



## As Primeiras Ferrovias do Nordeste Brasileiro: Processo de Implantação e o Caso da Great Western Railway

TAGORE VILLARIM DE SIQUEIRA\*

**RESUMO** No século 19, as ferrovias provocaram uma grande transformação na vida econômica de vários países, reduzindo os custos de transporte e viabilizando a ligação de um grande número de cidades em menor intervalo de tempo. No Brasil, a instalação de estradas de ferro foi realizada em grande parte por empresas de origem britânica que tinham como principal objetivo atender às áreas de produtos exportáveis, tais como açúcar, algodão, cacau e café. Este artigo trata das primeiras experiências ferroviárias do Nordeste brasileiro, com ênfase na caracterização das fases de implantação e na análise do ciclo econômico-financeiro de uma das principais companhias ferroviárias da região, a Great Western of Brazil Railway.

**ABSTRACT** During the 19 century, the railroads have undergone a significant transformation in the economic life of many countries, as they reduced the cost of transportation and made possible to link a number of cities in less time. In Brazil, railways have been constructed chiefly by British companies whose main objective was to serve the areas of export products, such as sugar, cotton, cocoa and coffee. This paper covers the first railway experience in Northeast region, especially the characterization of the construction phases and the analysis of the economic-financial cycle of one of the principal railway companies – Great Western of Brazil Railway.

---

\* Economista do BNDES/Gerência Executiva do Nordeste.

## 1. Introdução

O estabelecimento de companhias ferroviárias em vários estados do Nordeste a partir de meados do século 19 marcou o início de uma nova fase dos meios de transporte da região. Em oposição aos principais concorrentes – os tropeiros e as barcas –, as estradas de ferro tornaram os deslocamentos mais rápidos, diminuíram as perdas durante o transporte de mercadorias e reduziram os custos de frete. Além disso, influenciaram também na ocupação do território e na fixação da população no interior, por meio da influência na formação de cidades e na localização de fábricas.

Na primeira fase do processo de implantação no Nordeste, entre 1855 e 1872, as estradas de ferro pertenciam a empresas de origem britânica e tinham por objetivo atender às áreas produtoras de bens exportáveis. Na segunda fase desse processo, entre 1873 e 1900, verificou-se uma significativa elevação do número de companhias ferroviárias que passaram a operar na região, alcançando as áreas com a produção voltada para o consumo doméstico, e apresentaram maior diversificação geográfica e de controle acionário, chegando ao sertão nordestino. Por fim, na terceira fase, iniciada em 1901, observou-se a encampação de quase todas as ferrovias da região pelo governo central e o seu posterior arrendamento para três grandes companhias.

A análise do ciclo de negócios da Great Western of Brazil Railway, identificando-se as fases de expansão e declínio ao longo de 60 anos, proporciona uma melhor compreensão da história econômico-financeira de uma grande companhia ferroviária do Nordeste e da sua importância para a atividade econômica regional.

A Great Western iniciou suas atividades em 1881 com a Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, em Pernambuco, que ligava Recife a uma região produtora de açúcar, algodão e cereais e de criação de animais. A partir de 1901 a Great Western ampliou o número de vias férreas sob a sua administração para nove e passou a atuar em quatro estados da região (Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte). Dada a importância do transporte ferroviário para a atividade econômica ao longo do período considerado, às fases do ciclo da Great Western identificadas por este estudo são uma boa representação do próprio ciclo econômico das áreas por ela atendidas.

História é evidência. Portanto, o estudo da história econômica recente ou de um período mais distante representa uma fonte de inspiração fundamental

para as pessoas que teorizam e constroem modelos de desenvolvimento econômico, bem como para as que fazem políticas públicas, especialmente aquelas voltadas para o estímulo do desenvolvimento econômico do país. Ao investigar a história de outros países ou mesmo do Brasil, identificamos os caminhos que se mostraram equivocados, causando grandes fracassos, e os que proporcionaram casos de sucesso que deveriam servir de modelo a serem seguidos.

O futuro pode ser construído a partir das escolhas que fazemos no presente. Assim, ao escolhermos, no presente, dentre as várias alternativas de que dispomos para a construção das bases para o desenvolvimento do país, deveríamos considerar as lições da história para não correremos o risco de errar seguidamente nas mesmas questões.

Nesse sentido, ao examinar as principais características das primeiras experiências ferroviárias no Nordeste brasileiro, este artigo oferece uma lição sobre um capítulo da história do desenvolvimento da economia regional. A segunda seção apresenta as principais fases e os mais relevantes aspectos do processo de implantação das ferrovias no Nordeste. A terceira seção apresenta um estudo sobre o desempenho econômico-financeiro da Great Western entre 1881 e 1940. Por fim, na quarta seção são apresentadas algumas considerações finais.

## **2. O Processo de Implantação das Companhias Ferroviárias**

Até meados do século 19, o alto custo de transporte no interior do país, especialmente nas regiões produtoras de bens exportáveis, como açúcar, algodão, cacau e café, representava uma desvantagem que deveria ser superada para garantir uma posição competitiva desses produtos nos mercados externos. A estrada de ferro, como um meio de transporte mais rápido e seguro, era uma alternativa eficiente que atendia às demandas de modernização do país.

Todavia, a despeito da necessidade de tornar os meios de transporte mais modernos e da disponibilidade da nova tecnologia, desde a década de 1830, o processo de implantação de ferrovias no Brasil só seria realmente deflagrado no início da segunda metade do século 19.

Embora o Brasil tenha apresentado várias leis favoráveis aos investimentos em ferrovias já na primeira metade do século 19, nenhuma delas se mostrou

suficiente para deflagrar o processo de instalação e expansão das estradas de ferro no país. Por exemplo, a Lei Feijó, de 1835, concedia isenção, por 15 anos, de taxas de importação de material ferroviário e dava uma concessão por 40 anos às companhias que construíssem linhas férreas ligando as capitais do Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Bahia [ver Pessoa Junior (1886) e Cunha (1909)].

Apenas com a promulgação da Lei 641, de junho de 1852, após 17 anos da primeira iniciativa institucional, foi deflagrada a construção de ferrovias em território nacional [ver Pessoa Junior (1886) e Cunha (1909)]. Os principais fatores estabelecidos pela nova lei que estimularam a realização de investimentos na área de transporte ferroviário foram:

- o aumento do período de concessão para 90 anos, com a possibilidade de a companhia negociar a compra da linha após 30 anos;
- a garantia do monopólio dos serviços na região em que a via férrea fosse implantada, proibindo-se concorrentes numa distância de 32 km de cada lado dos trilhos;
- a garantia da não intervenção do governo na tarifa cobrada; e
- a garantia de uma taxa de retorno de 5% sobre o capital investido na construção da ferrovia.

Em 1854, a primeira estrada de ferro era inaugurada por Mauá no Rio de Janeiro e, em 1858, abriu-se ao tráfego a segunda do país e primeira do Nordeste, a Recife to São Francisco Railway, que ligava Recife à cidade do Cabo, em Pernambuco, realizando a comunicação entre uma área produtora de açúcar com o principal porto de escoamento da produção para os principais mercados consumidores do país e do exterior.

A Lei 2.450, de 1873, confirmando a garantia de 7% de juros sobre os capitais investidos na construção de vias férreas, deflagrou uma segunda fase de sua expansão [cf. Brasil, Senado Federal (1979, p. 409)]. A partir de então, observou-se um grande aumento da quilometragem ferroviária na região e o surgimento de novas empresas.

Ao longo da década de 1870, também se verificou a ampliação da participação do Estado no setor por meio da constituição de novas empresas: duas em Pernambuco, uma no Ceará e uma na Bahia, as quais viabilizavam a consolidação da ocupação do interior da região, atendendo principalmente

às áreas com produção voltada para o mercado local e sujeitas a longos períodos de estiagens.

As 12 companhias ferroviárias consideradas nesta parte do estudo estão apresentadas na Tabela 1. Entre elas predominaram as de capital de origem britânica e voltadas para a área de produtos de exportação, características que marcaram o processo de implantação de ferrovias no Nordeste ao longo do século 19. De acordo com Rippey (1952a e 1952b), até 1887 os investimentos britânicos na região somavam 7,618,505 libras, que representavam 29% do capital total por eles investido em ferrovias no Brasil e 11% do total de investimentos da Grã-Bretanha no país na década de 1880.

Dessa forma, pode-se dizer que os investimentos em ferrovias no Nordeste foram uma alternativa atraente para as aplicações dos capitais britânicos

TABELA 1

### Nordeste: Principais Companhias Ferroviárias Implantadas na Segunda Metade do Século 19

COMPANHIA	ORIGEM DO CAPITAL	CAPITAL (Libras)	ESTADO	DATA DE INAUGURAÇÃO	PRINCIPAIS ITENS TRANSPORTADOS
Recife to São Francisco Railway Co. Ltd.	Reino Unido/Capital Privado	1,685,000 (Capital Inicial)	Pernambuco	1858	Passageiros, Cana-de-Açúcar, Açúcar e Madeira
Bahia and San Francisco Railway	Reino Unido/Capital Privado	1,800,000 (Capital Inicial)	Bahia	1863	Passageiros, Cereais, Animais e Madeira
Brazilian Imperial Central Bahia Railway	Reino Unido/Capital Privado	1,462,500 (Capital em 1887)	Bahia	1866	Passageiros, Cereais, Animais e Madeira
Via Férrea Sul de Pernambuco	Governo do Estado	—	Pernambuco	Década de 1870	Passageiros, Água e Alimentos <sup>a</sup>
Cia. Cearense de Via Férrea de Baturité	Capital Privado Local	—	Ceará	1871	Passageiros, Água e Alimentos <sup>a</sup>
Ferrovia de Sobral	Governo do Estado	—	Ceará	1881	Passageiros, Água e Alimentos <sup>a</sup>
The Great Western of Brazil Railway Co. Ltd.	Reino Unido/Capital Privado	562,500	Pernambuco	1882	Passageiros, Cana-de-Açúcar, Açúcar, Algodão, Tecidos e Madeira
Alagoas Railway Co. Ltd.	Reino Unido/Capital Privado	512,200	Alagoas	1882	Passageiros, Cana-de-Açúcar, Açúcar, Cereais e Algodão
Conde d'Eu Railway Co. Ltd.	Reino Unido/Capital Privado	675,000	Paraíba	1882	Passageiros, Água, Cereais, Sal, Animais e Açúcar
Imperial Brazilian and Nova Cruz Railway Co. Ltd.	Reino Unido/Capital Privado	618,305	Rio Grande do Norte	1883	Passageiros, Água e Alimentos
Central de Pernambuco	Governo do Estado	—	Pernambuco	1895	Passageiros, Água e Alimentos <sup>a</sup>
Prolongamento da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco	Governo do Estado	—	Bahia	1896	Passageiros, Água e Alimentos <sup>a</sup>

Fontes: *Brasil, Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas (1866-1892) e Diretoria Geral de Estatísticas (1893-1909 e 1910-1937).*

<sup>a</sup>A principal meta era atender às populações do sertão nos períodos de longas estiagens.

frente às alternativas concorrentes que existiam em outras partes do país e do mundo. Por exemplo, o setor ferroviário nordestino foi capaz de atraí-los quando eles tinham a opção de serem aplicados na Índia ou mesmo em países latino-americanos como Argentina e México.

O aumento da garantia de juros para 7% sobre os capitais investidos em ferrovias, confirmado pela Lei 2.450, estimulou os investimentos no setor, que passou a contar com um prazo de cerca de 11 anos para recuperar seus recursos. Essa medida foi importante porque, embora existissem companhias ferroviárias nordestinas lucrativas, como eram os casos da Recife to São Francisco Railway e da Great Western, que não dependiam exclusivamente do apoio do governo para garantir a rentabilidade do capital investido, várias delas não conseguiam obter lucros por longos períodos, como eram os casos das estradas de ferro Sul de Pernambuco, Natal a Nova Cruz e Conde d’Eu. As causas que explicam o desempenho dessas empresas, de meados do século 19 até a primeira metade do século 20, são tratadas na próxima seção.

A terceira fase da experiência ferroviária nordestina teve início no século 20, quando várias companhias foram encampadas pela União. O agravamento da dívida externa entre 1890 e 1897 contribuiu para a aceleração da inflação e a geração de constantes déficits orçamentários do governo central, levando a uma moratória ao final da década. Essa situação impactou fortemente a política ferroviária do país, baseada na garantia de juros, provocando a antecipação do fim dos contratos de concessão e a compra de 11 empresas.

Posteriormente, essas ferrovias foram colocadas sob a administração de algumas empresas privadas por meio de contratos de arrendamento. Nessa fase, observou-se a redução do número de empresas em operação na região e o conseqüente aumento do grau de concentração do setor. As companhias arrendatárias aumentaram as operações integradas de várias linhas férreas e ampliaram seus mercados de atuação.

Nesse período, verificou-se a formação de três grandes empresas que passaram a administrar a quase totalidade das estradas de ferro da região: a Great Western (Reino Unido), que administrava ferrovias em Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte; a Compagnie des Chemin de Fer Fédéraux de l’Est Brésilien (França), que administrava ferrovias na Bahia e em Sergipe; e a Viação Férrea Cearense, controlada pela União por meio da Inspeção Federal de Obras contra as Secas, que administrava ferrovias no Ceará e no Piauí e foi arrendada à empresa britânica South American Construction entre 1898 e 1914.

Até 1900, as ferrovias administradas por empresas privadas somavam 1.714 km, cerca de 61% da malha regional. Após o processo de encampação, na virada do século, as 12 ferrovias consideradas neste estudo, 89% da malha regional, passaram a ser administradas por companhias estrangeiras. As do Ceará e da Bahia voltaram para a administração do estado, respectivamente, em 1915 e 1935.

As maiores taxas de crescimento da extensão das linhas férreas nordestinas foram observadas na primeira metade da década de 1880 (após a Lei 2.450, que elevou a garantia de juros para 7%), entre 1916 e 1920 (inclusive durante a Primeira Grande Guerra), na primeira metade da década de 20 e na primeira metade da de 30 (após a depressão de 1929). No restante do período, a malha ferroviária considerada apresentou baixa expansão da quilometragem construída.

Além dessas ferrovias, verificou-se também a tentativa do empresariado regional em constituir empresas ferroviárias próprias. Em 1871, foi fundada a primeira companhia ferroviária da região com capital privado local, a Estrada de Ferro Baturité, no Ceará. Na Bahia, observou-se a constituição da Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista, cuja concessão, porém, foi posteriormente repassada a uma empresa britânica.

Em Pernambuco, surgiram dois tipos de estradas de ferro de proprietários locais. O primeiro era formado por empresas com o objetivo de atender à demanda por transporte da população local e das usinas e engenhos que não eram servidos pelas grandes ferrovias. São exemplos dessas companhias a Estrada de Ferro Ribeirão a Pesqueira, cujo principal acionista era o usineiro Barão de Serinhaém, a Estrada de Ferro Tamandaré a Barra de Jangada, tendo como principal acionista o Coronel Joaquim Veríssimo do Rego, a Estrada de Ferro Cachoeira Lisa, de propriedade de Moura Borges & Cia., e a Estrada de Ferro Santos Dias, do usineiro Manoel Santos Dias. O outro tipo de vias férreas pertencia às usinas e tinha por objetivos exclusivos reduzir os custos de transporte nas próprias usinas e no transporte do açúcar para o porto de Recife, por meio da conexão com a estrada de ferro principal [cf. *Falas do Governador de Pernambuco* (1890/1895 e 1902) e Goulart (1959)].

A formação de pequenas companhias ferroviárias na região foi influenciada pela necessidade de modernização dos meios de transporte e pelo benefício da garantia de juros sobre os capitais investidos, fora do setor canavieiro, por parte dos próprios usineiros ou grandes cultivadores de cana. Essas empresas, porém, sempre se apresentaram deficitárias. A construção de vias férreas pelas usinas fazia parte de um processo maior de modernização da

atividade açucareira do Estado de Pernambuco, acontecida na década de 1880, objetivando a redução de custos e o aumento de produtividade, de forma a impedir a perda de posição do açúcar pernambucano nos principais mercados estrangeiros [ver, por exemplo, Eisenberg (1977)].

A implantação das usinas, nas últimas décadas do século 19, proporcionou uma expansão significativa das vias férreas particulares, chegando a representar, em certos períodos, mais de 50% da extensão das ferrovias de Pernambuco. A Tabela 2 mostra que, em 1899, 16 usinas possuíam 222 km de vias férreas, significando 44% da malha estadual. Entre 1902 e 1918 o número de usinas com estradas de ferro mais que dobrou, passando de 19 para 45, enquanto a extensão das linhas férreas pertencentes às usinas passou de 304 km para 1.192 km. Em 1928, 51 usinas detinham 179 locomotivas com 3.854 carros e vagões e somavam 1.842 km de vias férreas, o dobro da extensão das quatro maiores estradas de ferro da rede estadual (864 km) e da distância entre Recife e Petrolina, no extremo oeste do estado. Esses números evidenciam o grande esforço empreendido pelo setor açucareiro para reduzir seus custos, objetivando, com isso, enfrentar a expressiva queda ocorrida no preço do açúcar a partir da segunda metade do século 19.

Uma característica comum a todas as ferrovias do Nordeste era o seu baixo grau de conectividade. A maior parte delas partia de cidades no litoral, geralmente com estações próximas a grandes portos, e dirigia-se a cidades do interior, principalmente as produtoras de exportáveis [ver Siqueira (1991)]. Essa característica contrasta com a experiência das ferrovias americanas, estudada por North (1966) e Fishlow (1971), que, já na primeira metade do século 19, apresentavam considerável grau de conectividade das linhas férreas e uma grande densidade de tráfego em todas as direções, norte-sul e leste-oeste.

Todavia, mesmo que as estradas de ferro nordestinas não tenham proporcionado uma transformação da economia regional na mesma dimensão

TABELA 2

**Pernambuco: Evolução do Número de Usinas com Ferrovias e Extensão em Quilômetros – 1899/1928**

USINAS/QUILÔMETROS	ANO			
	1899	1902	1918	1928
Número de Usinas com Ferrovias	16	19	45	51
Extensão em Quilômetros	222,2	304,2	1.192	1.842

Fonte: Siqueira (1991, p. 173).



ocorrida nos Estados Unidos, onde as ferrovias impulsionaram a diversificação e a expansão das atividades econômicas, cabe destacar a importância dos impactos positivos verificados na formação de várias cidades e na localização de fábricas. Em Pernambuco, por exemplo, observou-se que a instalação de engenhos, usinas e fábricas têxteis, a partir de 1880, acompanhou o traçado das estradas de ferro, com as novas unidades sendo instaladas, geralmente, em cidades onde existiam estações ferroviárias. Além disso, as ferrovias proporcionaram maior integração entre vários estados nordestinos. A rede da Great Western, por exemplo, possibilitou maior integração de estados como Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte.

### **3. A Great Western: Estudo do Desempenho Econômico-Financeiro no Período 1881/1940**

A história econômico-financeira da Great Western apresentou dois períodos distintos: no primeiro, entre 1881 e 1900, a companhia operava apenas com a Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, em Pernambuco; e, no segundo, entre 1901 e 1940, ela chegou a controlar as atividades de nove estradas de ferro, com uma extensão de cerca de 1.750 km de linhas férreas, com bitola de 1 metro, nos Estados de Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte.

As companhias Recife to São Francisco Railway, Conde d'Eu Railway, Alagoas Railway e Natal a Nova Cruz Railway – encampadas pelo governo central a partir de 1901 – foram posteriormente arrendadas, por meio de concorrência pública, pela Great Western, juntamente com as linhas do governo do Estado de Pernambuco (estradas de ferro Sul e Central de Pernambuco). O contrato de arrendamento sofreu alterações em 1904, 1909 e 1920, quando foram alteradas cláusulas sobre as alíquotas de arrendamento e construção de novos trechos, entre outras. O prazo de arrendamento terminava em 1960, podendo ser feito o resgate ou encampação de todas as estradas de ferro a partir de 1º de julho de 1935.

Na revisão de 1920, por exemplo, foi estabelecida alteração na forma de calcular a quota de arrendamento. A companhia ficou desobrigada da construção de trechos estabelecidos em contratos anteriores e cedeu a propriedade da Estrada de Ferro Recife a Limoeiro para a União sem nenhum ônus. A Tabela 3 apresenta a evolução das estradas de ferro administradas pela Great Western até 1920.

Essas duas fases da companhia são bem ilustradas pelo comportamento do coeficiente de tráfego (participação das despesas nas receitas), que era um

TABELA 3

**Great Western: Evolução da Extensão em Quilômetros das Principais Estradas de Ferro da Rede de Viação<sup>a</sup> – 1858/1920**

PERÍODO	ESTRADAS DE FERRO						EXTENSÃO TOTAL	EXTENSÃO DAS FERROVIAS CONSTRUÍDAS (em km)	TAXA DE CRESCIMENTO DAS FERROVIAS NO QUINQUÊNIO
	Natal a Nova Cruz	Conde D'Eu	Recife a Limoeiro	Central de Pernambuco	Recife to São Francisco	Sul de Pernambuco	Central de Alagoas		
1858/60	–	–	–	–	57	–	–	57	–
1861/65	–	–	–	–	125	–	–	125	68
1866/70	–	–	–	–	125	–	–	125	0
1871/75	–	–	–	–	125	–	–	125	0
1876/80	–	–	–	–	125	–	–	125	0
1881/85	121	110	96	–	125	53	88	593	468
1886/90	121	123	96	76	125	137	150	828	235
1891/95	121	137	123	76	125	165	150	897	69
1896/00	121	141	143	180	125	194	150	1.054	157
1901/05	141	160	175	180	125	194	150	1.125	71
1906/10	171	165	244	228	125	194	150	1.277	152
1911/15	171	179	265	266	131	194	194	1.400	123
1916/20	171	194	270	269	131	194	194	1.423	23

<sup>a</sup> Além dessas estradas de ferro, a Great Western administrava ainda ramais como os de Ribeirão a Bonito (28,657 km) e de Ribeirão a Barreiras (50 km), bem como a Estrada de Ferro de Paulo Afonso (128 km).

dos principais indicadores utilizados pelas companhias ferroviárias para avaliar seus respectivos desempenhos, pois expressa o comportamento inverso do lucro, ou seja, quando o coeficiente de tráfego baixa o lucro se eleva, e vice-versa (ver Gráfico 1).<sup>1</sup>

Na primeira fase, entre 1881 e 1900, o coeficiente de tráfego da Great Western apresentou tendência de queda. A redução da participação das despesas nas receitas, ao longo dos primeiros 20 anos de existência da empresa, evidencia uma tendência de lucros crescentes nesse período.

Por outro lado, na segunda fase, entre 1901 e 1940, a tendência do coeficiente de tráfego indica uma elevação permanente da participação das despesas na receita e uma conseqüente queda dos lucros com as atividades

1 A tendência 1 foi traçada a partir da seguinte regressão:

$$Y = 1.595,15 - 0,08X \quad (R^2 = 0,43; \text{teste } F = 23,93; 34 \text{ observações})$$

311,38    0,16

em que Y é o coeficiente de tráfego por ano e X representa os anos entre 1881 e 1914.

A tendência 2 foi traçada a partir da seguinte regressão:

$$Y = -567,60 + 0,34X \quad (R^2 = 0,38; \text{teste } F = 23,76; 40 \text{ observações})$$

132,57    0,07

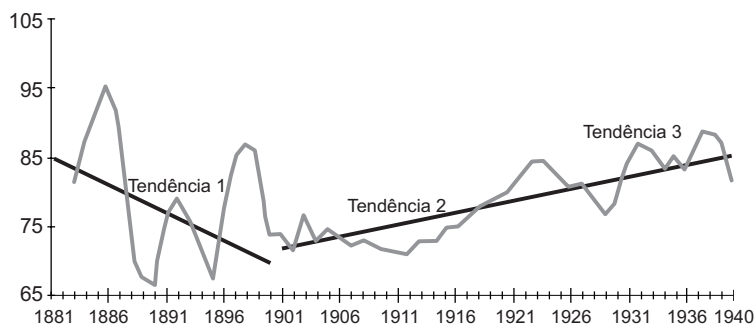
em que Y é o coeficiente de tráfego e X representa os anos entre 1901 e 1940.

A tendência 3 é dada pela média móvel de três anos.

GRÁFICO 1

**Great Western: Tendência do Coeficiente de Tráfego – 1881/1940**

(Em %)



Fontes: Gráfico elaborado a partir de dados apresentados em Brasil, Ministério da Agricultura (1881-1892), Diretoria Geral de Estatísticas (1893-1909 e 1910-1937) e Siqueira (1991).

operacionais. Nesse período, o desempenho da companhia foi influenciado pelos resultados das estradas de ferro arrendadas e pelos encargos financeiros decorrentes das quotas de arrendamento, fiscalização e empréstimos contraídos. A maior parte dessas ferrovias esteve continuamente em situações deficitárias. Porém, o arrendamento justificava-se pela possibilidade de aumentar o volume transportado e o lucro à medida que ampliava a extensão das linhas férreas e, portanto, expandia sua área de atuação na região.<sup>2</sup>

Ao longo de todo o período considerado neste estudo, entre 1881 e 1940, a *performance* econômico-financeira da Great Western foi influenciada pelo desempenho das lavouras de cana-de-açúcar e algodão e pela flutuação

2 As regressões apresentadas a seguir, estimadas a partir de dados sobre volume transportado, lucro e evolução da extensão das estradas de ferro da Great Western, para o período 1881/1914, evidenciam a relação positiva entre expansão das linhas férreas com o volume de mercadorias transportadas e com o lucro da companhia ferroviária:

$$Y = -39.808,69 + 1.003,38X \quad (R^2 = 0,68; \text{teste } F = 67,01; 34 \text{ observações})$$

$$21.124,96 \quad 122,57$$

em que Y é o volume de mercadorias transportadas por ano e X é a extensão das ferrovias por ano; e

$$Y = -20.600,39 + 2,68X^2 \quad (R^2 = 0,85; \text{teste } F = 196,01; 34 \text{ observações})$$

$$7.218,13 \quad 0,19$$

em que Y é o lucro por ano e X é a extensão das ferrovias por ano.

cambial. Em vários momentos ao longo desse período, as desvalorizações cambiais proporcionaram elevações consideráveis das despesas e comprometeram os resultados líquidos da companhia.

Para algumas estradas de ferro, a rigidez das despesas em patamares superiores aos das receitas foi o fator determinante do mau desempenho em certos períodos, como foi o caso das companhias Sul de Pernambuco, Central de Alagoas, Conde d'Eu e Natal a Nova Cruz. Entretanto, elas melhoraram o desempenho após o início da administração da Great Western no princípio do século 20, com algumas chegando, inclusive, a apresentar superávit. Certamente, a operação integrada dessas ferrovias e os métodos administrativos implantados pela Great Western foram fatores de grande relevância para a geração de aumentos expressivos das receitas e reversão dos déficits em superávits (ver Anexo 1).

### **A Estrada de Ferro Recife a Limoeiro: 1881/1900**

A Great Western iniciou suas atividades com 96 km de linhas férreas e um material rodante constituído por 10 locomotivas, seis *tenders*, sete carros de 1ª classe, 17 de 2ª classe e três de 3ª classe. Para o transporte de mercadorias, a companhia contava inicialmente com quatro carros para bagagem com *breke*, 14 carros para animais, 109 carros cobertos, 23 carroças, seis carros para madeiras, um carro de inspeção, 20 carroças para lastro e um tanque volante.

Em 1886, quatro anos após sua inauguração, a companhia havia ampliado seu material rodante para 14 locomotivas, seis carros de 1ª classe, 17 carros de 2ª classe, 4 carros de 3ª classe, quatro carros de bagagem, 14 carros para animais, 148 carros cobertos para mercadorias, 26 carros abertos, quatro carros-tanques, um carro de inspeção e 19 carros para lastro. Porém, sua extensão mantinha-se estagnada em 96 km.

Em 1893, após uma década do início de suas operações, a companhia já contava com 19 locomotivas e 336 veículos, sua extensão ferroviária havia sido ampliada em 27 km, atingindo 123 km, e o consumo de combustível alcançou cerca de 15% da despesa de custeio. Foram consumidos 36.160,269 toneladas de carvão, 17.400 litros de azeite, 6.773 kg de estopa e 4.139,300 kg de graxa, a um custo de, respectivamente, 110:633\$210, 6:590\$380, 2:401\$760 e 3:525\$040. O consumo de combustível por locomotiva-quilômetro nesse mesmo ano alcançou cerca de 9,9 kg.

Essa via férrea era responsável pelo transporte de bens exportáveis como açúcar e algodão e aqueles voltados para o consumo interno como animais

e cereais, com o transporte de mercadorias respondendo por cerca de 70% de sua receita nas décadas de 1880 e 1890. O fluxo de passageiros também era uma fonte importante de receita para as ferrovias, chegando a alcançar cerca de 30% da receita em certos períodos. Além do transporte de mercadorias e passageiros, a receita operacional era constituída pelo transporte de bagagens e encomendas, animais, telégrafos e armazenagem, entre outros (ver Tabela 4).

Do lado das despesas, os gastos de maior relevância eram com serviços de administração, tráfego, material rodante e via permanente. Os outros itens eram despesas com telégrafo, despesas judiciais e diferença de câmbio.

A dependência do transporte de açúcar e algodão era tanta que em vários momentos de queda nos lucros da companhia, como ocorrido nos períodos 1884/85, 1889/92 e 1894/97, verificou-se o declínio da produção e da exportação desses produtos em Pernambuco. As fases depressivas da companhia coincidiram com a queda das safras de açúcar em 1882/85 e 1888/91

TABELA 4

**Estrada de Ferro Recife a Limoeiro: Composição da Receita e da Despesa – 1888**

RECEITA	Rs	%	DESPESA	Rs	%
Passageiros	134:094\$220	19,40	Administração	45:945\$200	10,98
Bagagem e Encomendas	9:931\$600	1,44	Tráfego	106:713\$710	25,50
Animais	9:770\$280	1,41	Telégrafo	13:579\$660	3,24
Mercadorias	530:146\$170	76,71	Locomoção	136:562\$910	32,63
Trem Especial	501\$800	0,07	Via Permanente	108:810\$760	26,00
Telégrafo	4:073\$198	0,59	Despesas Judiciais	1:500\$000	0,36
Armazenagem	766\$800	0,11	Diferença de Câmbio	5:428\$040	1,30
Multas	186\$930	0,03			
Receitas não Classificadas	295\$710	0,04			
Juros	350\$000	0,05			
Transporte por Conta do Governo	81\$080	0,01			
Diferença de Câmbio	941\$320	0,14			
<b>Total</b>	<b>691:168\$100</b>	<b>100,00</b>		<b>418:531\$280</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Brasil, Ministério da Agricultura (1888).

e de algodão em 1888/91 e 1894/97 (ver Gráficos 2 e 3).<sup>3</sup> Os períodos de declínio dos resultados da companhia também coincidiram com as fases de queda do valor das exportações pernambucanas de açúcar entre 1881/85 e 1896/1900.<sup>4</sup>

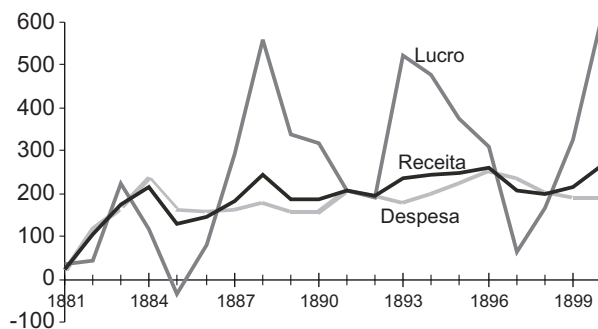
Nota-se, assim, que a expansão das exportações desses produtos era fundamental para a elevação do nível de atividade da ferrovia. Por exemplo, fatos como o aumento das exportações de açúcar para os Estados Unidos na década de 1880, assinalado em Eisenberg (1977) como fator positivo para expansão dessa lavoura em Pernambuco, exerceram, certamente, influência fundamental para aumentar a densidade de tráfego e a conseqüente melhora do desempenho da companhia ferroviária ao longo dessa década.

Os fluxos de mercadorias e de passageiros pela Estrada de Ferro Recife a Limoeiro apresentaram tendência de crescimento na maior parte do período em análise. A carga transportada entre os períodos 1882/85 e 1886/1900 passou de uma média de 34 mil t para 118 mil t, respectivamente, enquanto o número de

GRÁFICO 2

### Estrada de Ferro Recife a Limoeiro: Desempenho Econômico-Financeiro – 1881/1900

(Número Índice – Base: Média de 1881/83 = 100)



Fontes: Gráfico elaborado a partir de dados apresentados em Brasil, Ministério da Agricultura (1881-1892) e Diretoria Geral de Estatísticas (1893-1909).

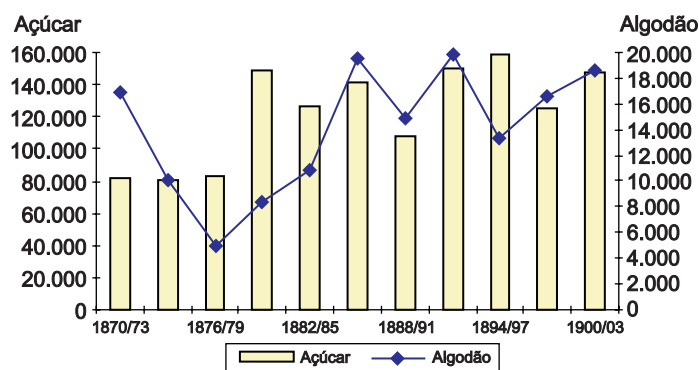
3 Os valores das receitas, despesas e lucros utilizados neste trabalho, originalmente em mil-réis, foram deflacionados pelo índice de preços internos proposto por Goldsmith (1986).

4 Para obter mais informações sobre o valor das exportações de açúcar de Pernambuco no século 19, ver Eisenberg (1977, Quadro 3, p. 42).

GRÁFICO 3

**Pernambuco: Safras de Açúcar e de Algodão – 1870/1903**

(Em t – Média Anual)



Fonte: Diário de Pernambuco (07.09.1904).

passageiros passou de uma média de 54 mil para 342 mil (ver Gráficos 4 e 5).<sup>5</sup> Porém, após 15 anos de crescimento dos fluxos operacionais, entre 1882 e 1896, a ferrovia passou por uma longa fase de declínio seguida por estagnação, entre 1897 e 1909, só voltando a apresentar expansão do fluxo de mercadorias e passageiros ao final da primeira década do século 19.

Nos primeiros anos de atividade, a Estrada de Ferro Recife a Limoeiro apresentou expansão do transporte de mercadorias e de passageiros que se traduziram em bons resultados financeiros (ver Anexo 2). Em 1884, contudo, verificou-se que o aumento da despesa superior ao apresentado pela

5 A tendência 1 do volume transportado foi traçada a partir da seguinte regressão:

$$Y = \frac{-12.733,569}{1.375,865} + \frac{6,774X}{725} \quad (R^2 = 0,73; \text{teste } F = 87,29; 34 \text{ observações})$$

em que Y é o volume transportado entre 1881 e 1914 e X representa os anos no mesmo período.

A tendência 1 para o número de passageiros transportados foi traçada a partir da regressão abaixo:

$$Y = \frac{-17.893,417,6}{2.458,417,01} + \frac{9,550,79X}{1.295,59} \quad (R^2 = 0,63; \text{teste } F = 54,34; 34 \text{ observações})$$

em que Y é o número de passageiros transportados entre 1881 e 1914 e X representa os anos no mesmo período.

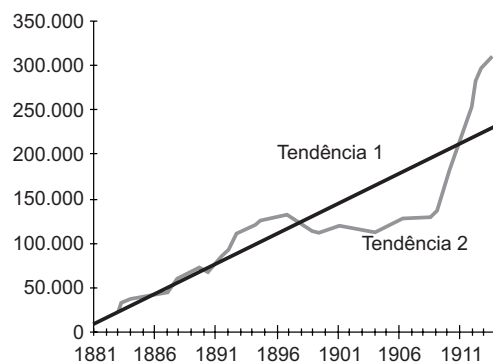
A tendência 2 para a carga e o número de passageiros transportados é dada pela média móvel de três anos.

receita provocou uma queda de 46% da taxa de crescimento do seu lucro. A essa desaceleração da expansão dos resultados seguiu-se um ano de grande retração das atividades em 1885, com o fluxo de mercadorias e passageiros caindo, respectivamente, 29% e 9%. Nesse mesmo ano, a receita sofreu queda de 41% e o lucro caiu 128%.

GRÁFICO 4

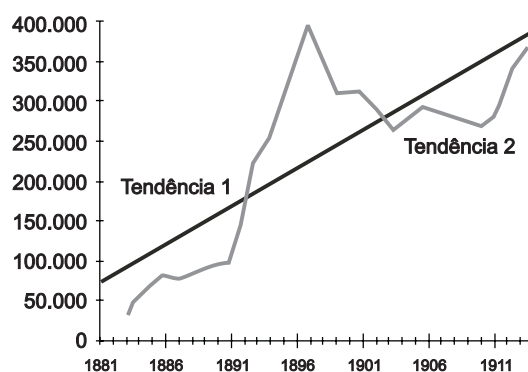
**Estrada de Ferro Recife a Limoeiro: Tendência do Volume Transportado – 1881/1914**

(Em t)



Fontes: As mesmas do Gráfico 2.

GRÁFICO 5

**Estrada de Ferro Recife a Limoeiro: Tendência do Número de Passageiros Transportados – 1881/1914**

Fontes: As mesmas do Gráfico 2.



Essa fase de dificuldades enfrentada pela empresa era consequência direta da queda das exportações dos produtos das lavouras de cana-de-açúcar (açúcar, aguardente e álcool) e de algodão. O valor das exportações de açúcar, cerca de 50% do valor total das exportações estaduais, caiu continuamente entre 1883 e 1886, atingindo em 1884 e 1885, respectivamente, 69% e 54% do valor de 1882. Já as exportações de algodão caíram em 1883 e 1884, tiveram recuperação em 1885 e voltaram a cair em 1886 (ver Tabela 5).

A baixa do preço do açúcar nessa fase chegou a afetar, inclusive, as finanças provinciais. O relatório de Sancho de Barros Pimentel, presidente da Província de Pernambuco, de 26.01.1885, é bastante elucidativo a esse respeito ao mostrar que a queda do preço do açúcar havia exercido um grande impacto na economia estadual, chegando a comprometer o desempenho das finanças provinciais nesse mesmo período:

“Tenho pesar em dizer a V. exc. que esta importante provincia não tem podido satisfazer muitos dos seus compromissos.

O pagamento do funcionalismo tem sido feito desde 1883 com dificuldade e ultimamente com atraso de 2 e 3 meses.

É certo que a divida activa, exclusive aliás o que ainda não foi liquidado nas collectorias, eleva-se á importante quantia de 2.436:739\$546, que si fosse arrecadada, diminuiria consideravelmente os encargos da Provincia. Ninguém entretanto desconhece as dificuldades de sua cobrança, tanto mais quanto segundo pondera o digno inspector do Thesouro, parte d’essa divida é puramente nominal, já pela insolvabilidade dos contribuintes, já pela mudança e até falta de vestigio dos devedores. Assim que, é por demais sombria a situação d’esta provincia, actualmente. Além d’isso, sob a influencia de uma perigosa crise commercial e agricola, por quanto o assucar seu principal elemento de riqueza, tem descido a um preço, pode-se dizer, infimo, como nunca succedeu” [*Relatorio com que o Dr. Sancho de Barros Pimentel entregou ao 3º Vice-Presidente Dr. Augusto de Souza Leão a Adm. da Provincia de Pernambuco* (26.01.1885, p. 20)].

TABELA 5

**Pernambuco: Exportações<sup>a</sup> – 1882/86**

(Número Índice – Base: 1882 = 100)

ANO	AÇÚCAR		AGUARDENTE E ÁLCOOL		ALGODÃO	
	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor
1882	100	100	100	100	100	100
1883	106	84	95	76	113	82
1884	110	69	130	91	80	68
1885	95	54	115	63	89	77
1886	85	48	85	52	112	73

Fonte: Relatório do Governador de Pernambuco Pedro V. de Azevedo (02.03.1887).

<sup>a</sup>Os valores originalmente em mil-réis foram deflacionados pelo índice de preços das exportações brasileiras apresentado em Goldsmith (1986).

Em 1886, José Fernandes da Costa Pereira Junior, presidente da Província de Pernambuco, ao comentar as dificuldades enfrentadas pelas finanças públicas, entre 1882 e 1885, destacava também o baixo desempenho da produção agrícola, ao lado do fim do imposto sobre o consumo, como uma das causas principais de tal situação. Em relação ao declínio da produção agrícola, mencionava os seguintes problemas: a longa seca observada nesse período, as dificuldades em relação ao trabalho escravo e a queda do preço do açúcar [cf. *Fala do Presidente da Província de Pernambuco Cons. José Fernandes da Costa Pereira Junior* (06.03.1886, p. 32)].

O relatório do Ministério da Agricultura de 1886, ao tratar os principais determinantes do comportamento das receitas e despesas da Great Western, entre 1881 e 1885, também destacava a influência do desempenho da atividade agrícola, o aumento da extensão da via férrea e a diferença de câmbio como fatores importantes. Por exemplo, entre os fatores positivos para o aumento da receita destacava-se a entrada em operação de novos trechos da ferrovia (1881 e 1882) e a elevação do fluxo de passageiros e mercadorias (1883 e 1884). Já a redução da receita em 1885 era justificada como consequência do declínio da safra de cana-de-açúcar:

“A diferença para mais na receita de 1881 comparada com a de 1882 resultou da maior extensão em tráfego em 1882 que neste anno foi de 82K 64 m, e em 1881, 48K 747 m, extensão esta correspondente ao desenvolvimento das duas primeiras secções desta estrada (Recife a Pão d’Alho) entregues ao tráfego em 24 de Outubro de 1881. Originou-se a diferença para mais na receita de 1882 a 1883, do maior rendimento em todas as suas verbas devido á abertura do ramal para Nazareth, sendo a extensão trafegada igual a 96,K045m. A diferença para mais entre as receitas de 1883-1884 proveiu do augmento de passageiros e transporte de mercadorias em 1884. A diferença para menos entre as receitas de 1884-1885, foi devida á diminuta safra de assucar deste anno, pelo que resultou sensível reducção no transporte de passageiros e mercadorias” [Brasil, Ministério da Agricultura (1886, p. 267)].

Em relação às despesas, o relatório destacava a diferença de câmbio como fator importante para o aumento dos gastos da companhia em 1883 e 1884. Nos outros anos, o relatório justificava o aumento das despesas em função de gastos decorrentes de fatores como aumento do tráfego, conservação e ampliação do material rodante e da via permanente:

“A diferença para mais entre a despesa de 1881-1882 resultou do maior tráfego deste anno. A diferença para mais da despesa de 1882 comparada com a de 1883 resultou do augmento do dispendio com a conservação da via permanente, tracção, tráfego e da diferença de cambio. A diferença para mais entre a despesa de 1883-1884 resultou do augmento do tráfego, defferença de cambio e do augmento do material rodante. A diferença para menos na despesa de 1884-1885 foi devida a menor tráfego” [Brasil, Ministério da Agricultura (1886, p. 267)].

Entre 1886 e 1888, a ferrovia voltou a obter bons resultados: 1886, marcado por um pequeno aumento no transporte de mercadorias e de passageiros, foi seguido por uma expansão significativa das atividades nos dois anos posteriores. Nesse período, o crescimento das receitas a uma taxa média anual de 24%, enquanto as despesas cresciam em média 3%, proporcionou um aumento expressivo dos lucros de 232% ao ano. Todavia, essa variação foi decrescente: 339% em 1886, 266% em 1887 e 90% em 1888.

Entre 1889 e 1892, a Great Western continuou a apresentar tendência de declínio dos resultados líquidos. O desempenho financeiro foi ruim em 1889, alcançou pequena recuperação em 1890 e voltou a piorar novamente em 1891 e 1892. Nos primeiros anos da década de 1890, o aumento da carga transportada e do fluxo de passageiros não foi suficiente para reverter a queda do lucro por dois anos consecutivos.

Em 1891 e 1892, a desvalorização cambial exerceu efeito negativo sobre as despesas da companhia, que se agravaram nesses dois anos em, respectivamente, 189:376\$550 e 258:940\$580, gastos considerados muito superiores dos realizados em anos anteriores. Em 1889, por exemplo, esse item havia atingido apenas 1:698\$850. Em 1891, o relatório do Ministério da Agricultura analisava os efeitos negativos do câmbio sobre o desempenho da Great Western com o seguinte comentário: “Em consequência da baixa do cambio que veio onerar a despeza de custeio da estrada com a consideravel verba de 189:376\$550, o saldo teve sensivel diminuição” (*Relatório do Ministro da Agricultura Rodrigo Augusto da Silva de 1891 apresentado em 1892*, p. 150).

Em vários momentos, ao longo do período em análise, o comportamento dos lucros da Estrada de Ferro Recife a Limoeiro apresentou relação negativa com as variações cambiais, como, por exemplo, entre 1889 e 1891 e 1897 e 1900 (ver Gráfico 6).

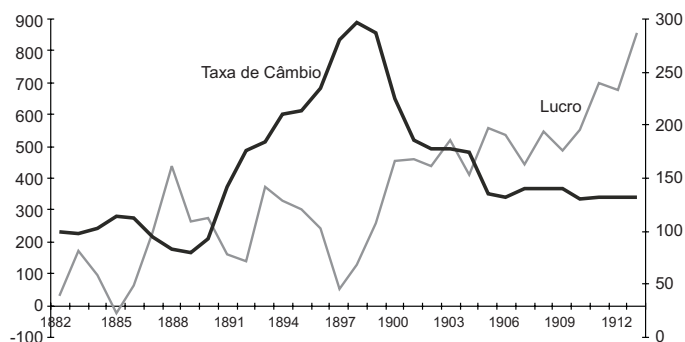
A mudança do câmbio proporcionava dois efeitos sobre o desempenho da companhia: sobre as receitas, na medida em que estimulava ou deprimia o nível de atividade econômica, e sobre as despesas, na medida em que as peças e componentes utilizadas pela companhia eram importadas. Dessa forma, quando se fazia uma valorização da moeda nacional havia uma repercussão negativa sobre as receitas da companhia, em virtude da queda nas vendas externas de açúcar, por exemplo, e uma repercussão positiva sobre as importações, barateando-as. No caso de desvalorizações, os efeitos eram inversos.

Em 1893, entretanto, a ferrovia apresentou recuperação dos resultados, a despeito da continuidade da desvalorização cambial, com um desempenho

GRÁFICO 6

**Lucro da Great Western e Taxa de Câmbio Mil-Réis/Libra – 1882/1913**

(Número Índice – Base: Média de 1882/84 = 100)



Fontes: A tendência do lucro foi traçada a partir de dados sobre receitas e despesas apresentados em Brasil, Ministério da Agricultura (1881-1892) e Diretoria Geral de Estatísticas (1893-1909 e 1910-1913). A tendência da taxa de câmbio foi traçada a partir de dados apresentados em IBGE (1990).

beneficiado pelo crescimento do transporte de mercadorias e passageiros, que proporcionaram uma expansão de 18% da receita em relação ao ano anterior, enquanto a despesa sofreu uma redução de 12%. Dessa forma, a companhia conseguiu gerar uma melhora expressiva do seu resultado líquido, apresentando crescimento de 165% em relação ao ano anterior.

Essa fase de recuperação não durou muito, e os resultados financeiros voltaram a declinar entre 1894 e 1897. Em 1894, verificou-se a retração das atividades, com a carga transportada caindo 17% e o fluxo de passageiros sendo reduzido em 26%. Entre 1895 e 1897 a expansão do transporte de mercadorias e de passageiros não foi acompanhada pela melhora do desempenho financeiro, com o lucro apresentando redução por três anos consecutivos e chegando a atingir em 1897 seu pior resultado na década de 1890.

Essa fase de queda dos resultados financeiros da companhia coincidiu com a pior fase da desvalorização cambial e com os períodos de declínio da produção agrícola estadual. Na mensagem de 1896, o governador de Pernambuco, Alexandre José Barbosa Lima, relatava que o atraso da safra agrícola estadual era a causa principal da queda da arrecadação pública:

“Durante o anno que findou, tivemos á soffrer grandes prejuizos de excepcional inverno que se prolongou até dias de Dezembro, retardando a safra e fazendo com isso enorme damno á fortuna particular e á publica.

Por tal motivo a receita para o novo exercicio que haveis orçado em 8.588:647\$674 ou seja em media 716:000\$000, proximamente, reduziu-se sobremaneira, ficando muito abaixo d'esse computo nos mezes de Julho, Agosto, Setembro, Outubro e Novembro.

Não tendo este governo autorização para emitir bonus do Thesouro por antecipação de receita, forçoso foi recorrer a outras medidas que fizessem face às dificuldades resultantes do passageiro e imprevisto 'deficit'.

Para esse fim reduzi quanto possivel as despesas" [*Mensagem do Governador de Pernambuco Sr. Exmo. Alexandre José Barbosa Lima, aos Srs. Membros do Congresso Legislativo* (06.03.1896)].

Na mensagem de outubro de 1896, o novo governador de Pernambuco, Joaquim Corrêa D'Araujo, também relatava que a crise da lavoura da cana-de-açúcar havia sido a causa fundamental para a retração da atividade econômica estadual. Ele chegava a determinar a redução dos impostos sobre a exportação como meio de estimular essa lavoura e superar tal situação [cf. *Mensagem do Governador de Pernambuco Conselheiro Joaquim Corrêa D'Araujo* (26.10.1896)].

Entre 1898 e 1900 a Great Western apresentou expansão dos resultados líquidos: em 1898, conseguiu uma alta de cerca de 159%; em 1899, o aumento foi de 99%; e, em 1900, completou o terceiro ano consecutivo de crescimento dos lucros na última década do século 19, com o incremento de 76% em relação ao ano anterior. Nos dois primeiros anos esse desempenho foi conseguido em função do declínio das despesas, enquanto no terceiro ano o resultado líquido positivo foi decorrente do fato de o crescimento da receita ter sido quatro vezes superior ao apresentado pela despesa.

A comparação entre as taxas de crescimento médias (da receita, do lucro e da carga transportada) alcançadas pela ferrovia nas décadas de 1880 e 1890 mostrou que ela enfrentou uma grande desaceleração em seu crescimento na última década do século 19, com desempenho semelhante ao apresentado pela economia brasileira no mesmo período. Goldsmith (1986), por exemplo, mostra que na década de 1890 verificou-se uma retração das atividades em relação à década anterior, com a variação do PIB passando de 2,16%, na década de 1880 para 0,55% na de 1890.

Em termos de *quantum*, observou-se que, enquanto o transporte de passageiros cresceu permanentemente ao longo das duas décadas, passando de uma taxa média de 16% na década de 1880 para 19% na de 1890, o transporte de mercadorias teve sua taxa de crescimento média diminuída, passando de 26% para 8% no mesmo período.

Para enfrentar a queda das receitas de uma taxa de crescimento médio anual de cerca de 14% na década de 1880 para 3% na de 1890, a companhia impôs uma contenção de despesas. Nesse último período, a taxa de crescimento médio dos gastos ficou em 1,61% ao ano, desempenho que lhe permitiu conseguir manter a expansão dos lucros em torno de 33% ao ano na última década do século 19.

### **A Rede de Viação da Great Western: 1901/40**

A partir de 1901 teve início a segunda fase das atividades da Great Western no país, quando passou a operar com três redes: a Sul, a mais lucrativa, constituída pelas Estradas de Ferro Recife ao São Francisco, Sul de Pernambuco, Ribeirão a Bonito e Central de Alagoas; a Central, formada pela Central de Pernambuco; e a Norte, constituída pelas Estradas de Ferro Recife a Limoeiro, Conde d'Eu e Natal a Independência. Além dessas, a companhia administrava também as Estradas de Ferro Ribeirão a Barreiros e Paulo Afonso, incorporadas posteriormente à Rede Sul. As ferrovias localizadas em Pernambuco respondiam em média por cerca de 75% da receita total da companhia.

A Rede Sul era a que apresentava os melhores resultados para a Great Western, respondendo em média, no período 1907/10, por exemplo, por 46,38% de sua receita bruta. A Estrada de Ferro Recife ao São Francisco era a principal linha férrea dessa rede e de toda a companhia e sempre se mostrou lucrativa ao longo do período em análise, chegando a responder em média, entre 1907 e 1910, por 28% da receita bruta da companhia (ver Tabela 6). A Rede Central ligava a cidade do Recife ao sertão de Pernambuco, passando por áreas produtoras de cana-de-açúcar, algodão, milho, farinha de mandioca, madeira, carvão vegetal e peles, além de atender a importantes centros criadores de animais, entre outras mercadorias. A Rede Norte, a segunda mais importante em termos de resultados para a companhia, tinha na Estrada de Ferro Recife a Limoeiro a sua principal geradora de receitas. Entre os principais produtos transportados pelas ferrovias dessa rede também se destacavam os exportáveis: açúcar, álcool e algodão. O fluxo de carga de maior importância era no sentido interior-capital, constituído por produtos de exportação, e chegava a responder por mais de 80% da carga total nas principais estradas de ferro administradas pela companhia (ver Tabela 7).

Na Rede Sul destacavam-se os produtos da lavoura da cana-de-açúcar, com a participação conjunta deles ficando acima de 70% da carga transportada em algumas ferrovias. Em seguida apareciam com certa importância na

TABELA 6

**Great Western: Participação nas Receitas e Despesas e Respective Coeficientes de Tráfegos – 1907/10**

(% Médio)

FERROVIAS/ESTADOS	RECEITA	DESPESA	COEFICIENTE DE TRÁFEGO
Rede Sul	46,38	46,89	66,93
– Recife ao São Francisco (PE)	28,05	19,46	46,14
– Sul de Pernambuco (PE)	8,03	12,89	106,84
– Ribeirão a Bonito (PE)	0,74	0,96	87,36
– Central de Alagoas (AL)	9,55	13,58	125,15
Rede Central	19,29	20,23	69,41
– Central de Pernambuco (PE)	19,29	20,23	69,41
Rede Norte	33,79	30,39	61,94
– Recife a Limoeiro (PE)	19,87	14,16	49,44
– Conde d'Eu	10,40	10,82	72,72
– Natal a Independência	3,51	4,73	90,69
Estrada de Ferro de Paulo Afonso (AL)	0,55	2,49	305,46
<b>Total</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>66,84</b>

Fontes: Tabela elaborada a partir de dados apresentados em Brasil, Diretoria Geral de Estatísticas (1907-1909 e 1910).

carga transportada os seguintes produtos: algodão, milho, farinha de mandioca e lenha. Na Rede Central as principais cargas, em termos de quantidade, eram a farinha de mandioca e o carvão vegetal. Os produtos de exportação das lavouras da cana-de-açúcar e do algodão vinham em seguida. Na Rede Norte sobressaía também a participação dos exportáveis, com destaque para o algodão e o caroço de algodão, cujo transporte, entre 1907 e 1910, nas ferrovias Recife a Limoeiro, Conde d'Eu e Natal a Independência, respondia em média por, respectivamente, 24%, 53% e 27% da carga total. No transporte da capital para o interior destacavam-se ferragens, farinha de trigo, charque e bacalhau. Porém, o item “diversos” era o de maior importância, alcançando participação mínima entre 17% e 41% da carga nas várias ferrovias (ver Tabela 8).

A limitada diversificação da economia regional e o baixo poder de compra no interior da região comprometeram os fluxos de cargas no sentido capital-interior, deixando o desempenho das redes ferroviárias dependentes quase que exclusivamente das lavouras de exportação. Nessa fase, a Great Western possuía a maior rede de viação do Nordeste e se situava entre as principais companhias ferroviárias do país. Entre 1907 e 1910, por exemplo,

TABELA 7

**Great Western: Composição da Carga Transportada por Estrada de Ferro no Sentido Interior–Capital (Exportação) – 1907/10**  
(% Médio)

PRODUTO	REDE SUL				REDE CENTRAL	REDE NORTE			ESTRADA DE FERRO DE PAULO AFONSO
	Recife ao São Francisco	Sul de Pernambuco	Central de Alagoas	Ribeirão a Bonito	Central de Pernambuco	Recife a Limoeiro	Conde d'Eu	Natal a Independência	
Açúcar	35,18	11,95	19,95	15,48	14,10	21,95	6,24	6,23	0,58
Cana-de-Açúcar	37,83	48,88	38,63	70,62	19,85	19,34	9,56	3,55	0,06
Alcool e Aguardente	3,80	2,38	1,71	1,75	2,44	2,40	0,59	2,12	4,90
Algodão	1,49	3,67	3,88	0,02	5,64	11,23	26,86	11,98	6,91
Caroço de Algodão	2,29	5,55	5,10	0,00	3,04	13,57	26,91	15,1	19,32
Milho	5,87	12,61	4,67	0,08	4,96	2,48	2,40	3,64	21,81
Farinha de Mandioca	4,48	8,63	6,02	0,90	15,42	6,19	6,89	18,63	16,44
Couros	0,06	0,06	0,08	0,00	1,82	0,18	0,96	0,72	2,60
Peles	0,04	0,09	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Caroço de Mamona	0,81	1,88	0,65	0,00	0,70	0,47	0,67	0,10	0,11
Óleo de Mamona	0,00	0,01	0,19	0,04	0,08	0,09	0,07	0,00	0,00
Madeiras	2,12	1,01	1,34	2,07	1,97	3,07	0,48	6,58	4,72
Dormentes	0,42	0,05	0,05	0,19	0,69	0,75	0,23	2,74	0,00
Lenha	3,48	1,98	7,62	8,42	2,11	1,52	8,42	14,22	6,57
Carvão Vegetal	0,02	0,01	0,01	0,01	16,56	0,74	0,01	0,04	0,00
Tijolos e Telhas	0,29	0,34	6,19	0,22	1,51	4,31	1,63	5,35	0,31
Fumo	0,01	0,03	2,59	0,14	0,11	0,04	0,43	2,82	0,00
Pedras	0,82	0,18	0,01	0,34	2,63	13,05	0,08	0,00	0,51
Café	0,10	0,11	0,10	0,08	2,12	0,15	0,50	0,10	0,90
Diversos	1,84	1,07	2,42	0,00	0,00	0,00	8,22	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>
<b>% na Carga Total</b>	<b>85,83</b>	<b>86,23</b>	<b>84,74</b>	<b>96,16</b>	<b>72,01</b>	<b>77,04</b>	<b>68,90</b>	<b>70,66</b>	<b>56,46</b>

Fontes: As mesmas da Tabela 6.

Nota: O item “% na carga total” representa a participação da carga total transportada no sentido interior–capital na carga total transportada pela ferrovia.

era a terceira em extensão e posicionava-se entre os 10 melhores resultados alcançados nesse período em termos de receita e saldo por quilômetro de linha férrea em tráfego (ver Tabela 9).

A companhia mais rentável era a São Paulo Railway, com uma ferrovia de 139 km de extensão, ligando Jundiaí a Santos, especializada no transporte de café. Em seguida vinham as seguintes companhias: a Estrada de Ferro do Paraná, com 417 km, dedicada ao transporte de café e chá, entre outros produtos; a Companhia Paulista, na qual também se destacava o transporte de café; a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil (Rio Grande do Sul), a de maior extensão do país nesse período, com 2.170 km, na qual



TABELA 8

**Great Western: Composição da Carga Transportada por Estrada de Ferro no Sentido Capital-Interior (Importação) – 1907/10**

(% Médio)

PRODUTO	REDE SUL				REDE CENTRAL	REDE NORTE			ESTRADA DE FERRO DE PAULO AFONSO
	Recife ao São Francisco	Sul de Pernambuco	Central de Alagoas	Ribeirão a Bonito	Central de Pernambuco	Recife a Limoeiro	Conde d'Eu	Natal a Independência	
Charque	11,95	7,71	6,73	9,16	8,42	10,29	2,03	0,98	0,69
Bacalhau	6,18	12,13	14,77	4,75	5,89	9,53	4,67	2,45	0,15
Farinha de Trigo	11,96	13,40	9,66	6,07	16,22	15,94	14,58	6,73	5,23
Fazendas	3,21	5,35	11,36	1,35	3,50	6,45	5,63	3,99	3,10
Especiarias	8,16	8,69	6,98	8,42	8,88	8,58	8,56	8,37	0,30
Ferragens	17,67	13,21	9,81	20,43	9,30	8,50	3,67	4,15	2,60
Sal	6,59	12,58	5,37	2,31	8,84	6,55	6,37	31,97	27,65
Vinho e Vinagre	0,86	1,06	0,97	0,52	0,90	1,09	0,69	0,34	1,83
Querosene	5,31	6,37	6,52	3,26	4,65	3,57	6,00	3,16	18,42
Arame de Cerca	0,34	0,41	0,93	0,45	0,35	2,36	0,56	1,18	3,49
Carvão de Pedra	2,81	0,56	6,79	0,91	0,19	10,22	8,06	0,22	0,00
Volumes Vazios	6,87	4,85	2,80	13,31	3,69	3,60	0,83	2,17	0,35
Diversos	18,10	17,03	17,30	29,05	29,18	14,23	40,71	34,90	36,33
<b>Total</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>
<b>% na Carga Total</b>	<b>14,17</b>	<b>13,77</b>	<b>15,26</b>	<b>3,84</b>	<b>27,99</b>	<b>22,96</b>	<b>31,10</b>	<b>29,34</b>	<b>43,54</b>

Fontes: As mesmas da Tabela 6.

Nota: O item "% na carga total" representa a participação da carga total transportada no sentido capital-interior na carga total transportada pela ferrovia.

se destacava o transporte de cereais, sal, açúcar, café, mate, couros, algodão, tecidos e mercadorias diversas; e a Great Western, na quinta posição.

Companhias como a Central do Brasil, a Sorocabana e a Mogyana também alcançavam receitas por quilômetro de linha elevadas. Porém, quando se considerava o seu desempenho segundo o saldo por quilômetro de linha, elas apresentavam desempenhos baixos, em virtude das elevadas despesas operacionais que comprometiam seus respectivos resultados.

Caso fosse considerado apenas o resultado das três principais ferrovias administradas pela Great Western, seu desempenho seria ainda melhor, posicionando-a entre os três melhores resultados do país entre 1907 e 1910 (ver Tabela 10). Entretanto, quando se somava o resultado das outras seis estradas de ferro, a companhia caía para a quinta posição.

Para se ter uma idéia da dimensão da companhia nessa fase, a receita anual chegou a ser equivalente a cerca de 78% da arrecadação pública do Estado

TABELA 9

**Classificação das Principais Companhias Ferroviárias Brasileiras segundo o Desempenho Econômico – 1907/10**

(Em Mil-Réis – Preços Correntes)

POSICÃO	COMPANHIAS	EXTENSÃO EM 1910 (km)	1907		1908	
			Receita/km	Saldo/km	Receita/km	Saldo/km
1ª	São Paulo Railway (Inglesa)	139	182:170\$519	69:820\$948	184:687\$624	72:462\$906
2ª	Estrada de Ferro do Paraná	417	9:429\$971	5:958\$362	9:878\$714	6:264\$320
3ª	Cia. Paulista	832	13:675\$980	7:939\$565	11:226\$757	5:011\$613
4ª	Auxiliare (Rio Grande do Sul)	2.170	4:298\$327	1:360\$130	4:886\$852	1:997\$227
5ª	<b>Great Western</b>	<b>1.461</b>	<b>4:735\$290</b>	<b>1:553\$459</b>	<b>4:986\$519</b>	<b>1:357\$117</b>
6ª	Cia. Sorocabana	467	4:302\$961	-244\$349	3:709\$046	207\$622
7ª	Rede Cearense	587	3:247\$032	1:087\$997	2:270\$245	740\$787
8ª	Oeste de Minas	1.240	1:971\$137	77\$189	2:183\$781	287\$412
9ª	Cia. Mogyana	549	5:536\$808	876\$126	5:111\$334	501\$801
10ª	Cia. Leopoldina	1.155	5:140\$304	-643\$152	4:836\$950	633\$702
11ª	Great Southern (Rio Grande do Sul)	176	997\$485	4\$654	1:124\$968	-134\$860
12ª	Viação Bahiana	996	3:787\$108	953\$273	3:145\$595	339\$975
13ª	Caxias a Cajazeiras (Maranhão)	78	1:487\$881	-287\$835	1:215\$261	-398\$579
14ª	Central do Brasil	1.788	18:827\$440	571\$848	16:826\$160	-1:611\$305

POSICÃO	COMPANHIAS	EXTENSÃO EM 1910 (km)	1909		1910	
			Receita/km	Saldo/km	Receita/km	Saldo/km
1ª	São Paulo Railway (Inglesa)	139	217:804\$423	99:658\$337	185:391\$071	74:626\$138
2ª	Estrada de Ferro do Paraná	417	10:846\$976	7:017\$601	11:228\$808	7:254\$865
3ª	Cia. Paulista	832	12:033\$531	5:939\$126	10:644\$731	4:971\$340
4ª	Auxiliare (Rio Grande do Sul)	2.170	5:120\$511	2:375\$930	4:934\$997	1:965\$274
5ª	<b>Great Western</b>	<b>1.461</b>	<b>5:810\$745</b>	<b>1:668\$409</b>	<b>6:139\$944</b>	<b>1:878\$858</b>
6ª	Cia. Sorocabana	467	3:401\$083	238\$694	7:879\$280	1:440\$516
7ª	Rede Cearense	587	3:169\$863	1:004\$833	3:551\$352	736\$018
8ª	Oeste de Minas	1.240	2:784\$720	703\$827	2:609\$644	665\$863
9ª	Cia. Mogyana	549	6:087\$186	459\$705	5:438\$591	370\$488
10ª	Cia. Leopoldina	1.155	4:170\$562	283\$851	4:419\$846	358\$387
11ª	Great Southern (Rio Grande do Sul)	176	1:428\$020	-181\$103	2:417\$487	138\$966
12ª	Viação Bahiana	996	3:228\$439	409\$895	3:421\$793	-68\$218
13ª	Caxias a Cajazeiras (Maranhão)	78	1:255\$887	-164\$927	1:255\$887	-164\$927
14ª	Central do Brasil	1.788	20:641\$386	1:895\$804	16:786\$132	-4:759\$354

Fontes: As mesmas da Tabela 6.

Notas: a) as empresas foram classificadas de acordo com o saldo líquido de 1910; b) para a Cia. Paulista foi considerado apenas o desempenho da seção de Rio Claro, em função da disponibilidade de informações sobre o movimento financeiro (a companhia administrava ainda cerca de 320 km da seção paulista); c) o desempenho da Cia. Leopoldina inclui os dados de oito estradas de ferro por ela administradas: Estrada de Ferro Norte, E. F. Santo Eduardo Muniz ao Itapemirim, E. F. Central de Macahé, E. F. Barão de Araruama, E. F. Carangola, E. F. Sumidouro, Linha do Centro e Ramal da Leopoldina (a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, incorporada pela companhia em 1907, teve seus resultados somados aos da rede apenas em 1909 e 1910, em função da indisponibilidade de informações para os outros anos); e d) os resultados de 1909 da Estrada de Ferro Caxias a Cajazeiras foram repetidos em 1910.

TABELA 10

**Desempenho das Principais Estradas de Ferro Administradas pela Great Western – 1907/10**

(Preços Correntes)

ANO	ESTRADA DE FERRO RECIFE AO SÃO FRANCISCO			ESTRADA DE FERRO RECIFE A LIMOEIRO			ESTRADA DE FERRO CENTRAL DE PERNAMBUCO		
	Extensão (em km)	Receita/km	Saldo/km	Extensão (em km)	Receita/km	Saldo/km	Extensão (em km)	Receita/km	Saldo/km
1907	125	14:054\$468	7:068\$412	260	5:014\$444	1:810\$642	228	6:018\$893	1:809\$642
1908	125	15:726\$120	8:572\$068	260	5:790\$094	2:389\$111	228	5:642\$536	1:248\$072
1909	125	19:529\$595	11:399\$047	260	5:975\$691	2:107\$845	228	6:833\$527	1:804\$708
1910	125	19:611\$561	10:084\$984	260	6:632\$902	2:447\$020	246	6:883\$240	2:265\$459

Fontes: *As mesmas da Tabela 6.*

de Pernambuco em alguns anos da década de 20. Assim, não era por acaso que a sua encampação era defendida em certos momentos. Entre 1926 e 1930, por exemplo, o governador Estacio Coimbra demonstrava interesse na encampação da rede de viação pela União e na posterior transferência para o governo do estado, justificando que ela passaria a ser melhor administrada [cf. *Mensagens do Governador do Estado de Pernambuco* (1926 a 1930)]. Todavia, a situação financeira do estado não justificava tal intenção, e a companhia poderia vir a ser utilizada como instrumento político.

Nessa fase, o estado não tinha uma situação financeira confortável, chegando a apresentar uma dívida elevada e déficits fiscais em alguns anos. Por exemplo, a dívida consolidada, em 30 de abril de 1929, atingia 101.669:900\$000, quase duas vezes a receita estadual alcançada no mesmo ano. Além disso, a desvalorização cambial no período agravaria ainda mais o serviço da dívida externa, que em 1929 era composta por empréstimos junto a bancos de Bruxelas, Paris e Nova York, como se pode ver na Tabela 11.

TABELA 11

**Dívida Externa de Pernambuco – 1929**

ANO DO EMPRÉ- TIMO	VALOR (1.000)	AMORTIZAÇÃO EM 1929	INSTITUIÇÃO FINANCEIRA
1905	553,04 Libras	60.000	Caisse Générale de Rapports et Dépôts, de Bruxelas
1909	26.385 Francos	2.250.000	Banque Privée Lyon Marseille, de Paris
1927	5.570,50 Dólares	482.000	White Weld C. <sup>o</sup> , de Nova York

Fonte: *Mensagens do Governador do Estado de Pernambuco (1926 a 1930).*

No que se relaciona ao desempenho econômico-financeiro, a Great Western apresentou tendência de alta do resultado líquido nos primeiros anos do século 20 (ver Gráfico 7). Entretanto, a despeito dessa boa *performance* financeira, a companhia não experimentou a mesma tendência em relação à construção de novas linhas férreas, com a taxa de crescimento da extensão das ferrovias passando de 3% nos últimos 15 anos do século 19 para 1,71% entre 1901 e 1914.

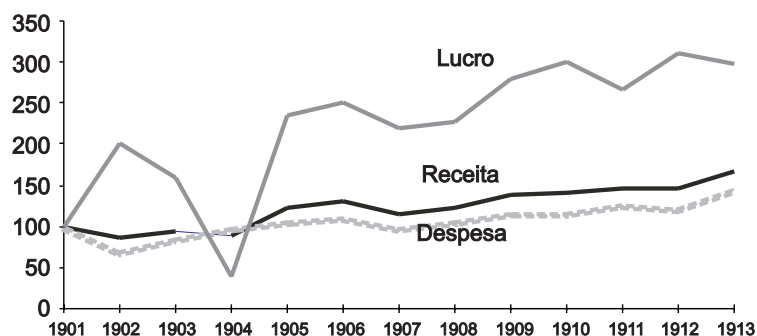
Após essa fase de expansão, a companhia enfrentou forte declínio dos lucros entre 1915 e 1921, em decorrência dos efeitos da depressão econômica no período da Primeira Grande Guerra e dos encargos financeiros no período posterior (ver Gráfico 8).

No período seguinte, entre 1922 e 1940, a tendência foi de alta, observando-se nítida recuperação do desempenho operacional e financeiro. Todavia, a Great Western ainda enfrentou dificuldades em vários momentos ao longo dessa fase, motivadas pelo aumento da participação dos encargos financeiros nas despesas totais e pelos efeitos das depressões econômicas provocadas pela redução dos preços dos principais produtos de exportação do estado, a saber: entre 1926 e 1927; entre 1930 e 1931, no início da Era Vargas; em 1933 e 1935; e em 1937, no começo do Estado Novo. Nos outros períodos observou-se expansão dos resultados.

GRÁFICO 7

**Great Western: Desempenho Econômico-Financeiro – 1901/13**

(Número Índice – Base: Média de 1901 = 100)

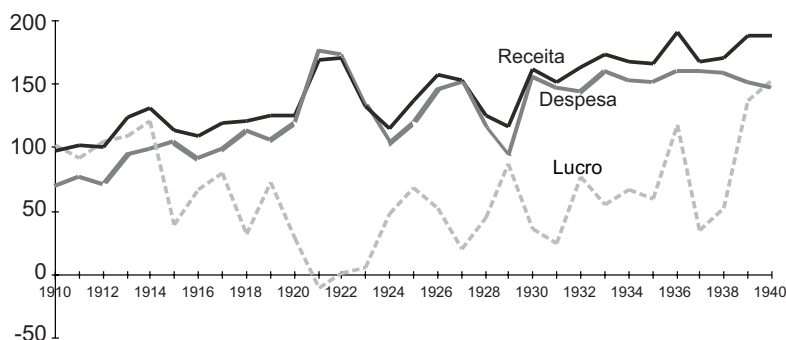


Fonte: Gráfico elaborado a partir de dados apresentados em Brasil, Diretoria Geral de Estatísticas (1893-1909 e 1910-1913).

GRÁFICO 8

**Great Western: Desempenho Econômico-Financeiro – 1910/40**

(Número Índice – Base: Média de 1910/12 = 100)



Fonte: Gráfico elaborado a partir de dados apresentados em Brasil, Diretoria Geral de Estatísticas (1910-1937) e Siqueira (1991).

O ciclo dos negócios da companhia no século 20 também apresentou coincidência com várias fases do ciclo econômico do país estimado por Goldsmith (1986). Por exemplo, as fases de declínio coincidiram em 1902, 1904, 1910, 1911, 1915, 1918, 1924, 1929, 1931, 1935, 1937 e 1940, enquanto as fases de expansão coincidiram em 1901, 1905, 1909, 1912, 1917, 1919, 1922, 1926, 1932, 1933, 1936 e 1938. Nos outros anos os desempenhos da companhia e do PIB do país não foram coincidentes.

Nessa fase, a companhia apresentou tendência de crescimento dos fluxos de cargas e passageiros.<sup>6</sup> A carga transportada entre os períodos 1901/05 e

6 A tendência 1 do volume de mercadorias transportadas foi traçada a partir da seguinte regressão:

$$Y = -63.365 + 34X \quad (R^2 = 0,82; \text{teste } F = 174,02; 40 \text{ observações})$$

4.902      3

em que Y é o volume de mercadorias transportadas e X representa os anos entre 1901 e 1940.

A tendência 1 do número de passageiros transportados foi traçada a partir da regressão apresentada abaixo:

$$Y = -68.175.319 + 36.824X \quad (R^2 = 0,62; \text{Teste } F = 62,45; 40 \text{ observações})$$

8.948.922      4.660

em que Y é o número de passageiros transportados e X representa os anos entre 1901 e 1940.

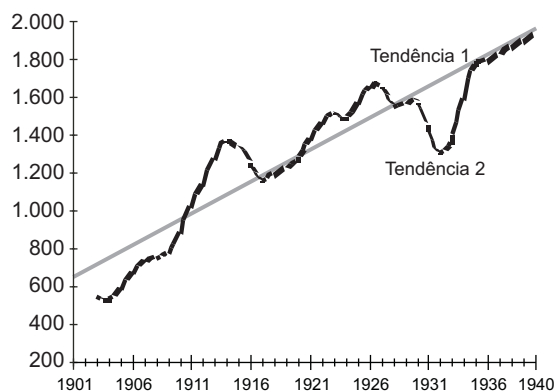
A tendência 2 para a carga e o número de passageiros transportados é dada pela média móvel de três anos.

1936/40 passou de uma média de 566 mil t para 1,86 milhões de t, respectivamente, enquanto o número de passageiros passou de uma média de 1,7 milhão para 3,3 milhões (ver Gráficos 9 e 10). Esse desempenho mostra que as ferrovias continuaram aumentando o fluxo de cargas e de passageiros até 1940, a despeito do surgimento do transporte rodoviário no período.

GRÁFICO 9

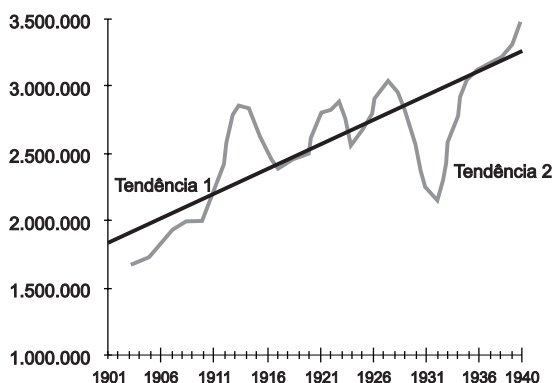
**Great Western: Tendência do Volume Transportado – 1901/40**

(Em Mil t)



Fontes: As mesmas do Gráfico 8.

GRÁFICO 10

**Great Western: Tendência do Número de Passageiros Transportados – 1901/40**

Fontes: As mesmas do Gráfico 8.

Tais fluxos passaram por algumas fases de declínio, como aconteceu entre 1915 e 1917 e na segunda metade dos anos 20. A queda do nível de atividade regional durante a Primeira Grande Guerra e a depressão econômica em 1930 afetou diretamente o desempenho da Great Western nesses momentos, provocando quedas significativas da movimentação de cargas e passageiros por suas vias férreas.

### **O Desempenho Econômico-Financeiro da Great Western: 1901/40**

Nos dois primeiros anos dessa nova fase, 1901 e 1902, a companhia apresentou expansão do resultado líquido. Em termos de fluxo de mercadorias e passageiros, observou-se expansão em 1901 e queda em 1902.

Em 1903 e 1904, houve retração dos lucros. Em 1903, o crescimento da despesa (23%) superior ao da receita (9%) provocou a queda do lucro em 20%. Em 1904, esse quadro foi agravado ainda mais: a queda da receita (7%), diante do aumento da despesa (15%), provocou uma redução do lucro de 76%, enquanto o fluxo de mercadorias caiu 15% e o tráfego de passageiros subiu apenas 2%.

Os dois anos seguintes, 1905 e 1906, foram de crescimento. No primeiro, verificou-se recuperação das atividades, com a carga transportada e o tráfego de passageiros crescendo, respectivamente, 47% e 8%. Em termos de resultados financeiros, o aumento da receita de 40%, enquanto a despesa cresceu apenas 8%, proporcionou o crescimento expressivo do lucro de 513%. Em 1906, porém, a ferrovia apresentou forte desaceleração no ritmo de expansão, com a taxa de crescimento da carga transportada caindo para 14% e o tráfego de passageiros aumentando apenas 6%. Nesse ano, a redução significativa do crescimento da receita, para 5%, enquanto a despesa apresentou variação positiva de 5%, reduziu a taxa de expansão do lucro para 6%.

Nessa fase, as exportações de açúcar foram beneficiadas pela redução dos custos de transporte e pela baixa dos impostos estaduais. Em 1905, o governador de Pernambuco, Sigismundo Antonio Gonçalves, propôs a redução de impostos sobre os produtos da lavoura de cana-de-açúcar como forma de apoiar o setor e minimizar as dificuldades decorrentes da queda dos preços do açúcar. Ele comentava ainda que atitude semelhante, de apoio a essa lavoura, já havia sido tomada pelas principais transportadoras de açúcar do estado, destacando os descontos no frete de 25% dados pela Great Western e pelo Lloyd Brasileiro:

“Julguei indispensavel convocar-os em sessão extraordinaria para submeter-vos os reclamos da lavoura da canna em face da consideravel baixa dos preços dos seus productos, que, sendo talvez insufficientes para o custeio da actual safra desde a sua fundação até a venda dos productos no mercado desta capital, ameaçam de enorme redução a colheita vindoura pelas difficuldades que a falta de recursos necessariamente trará aos agricultores para o preparo della, ameaça, que é possível, se estenda mesmo ao futuro da lavoura da canna.

É-me sobremodo grato communicar-vos que foramolicitos em attender aos reclamos da lavoura que tive a honra de lhes encaminhar, os Srs. Ministros da Viação e da Fazenda, Gerente da Great Western Railway Company e Gerente da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, que concederam uma redução de 25% nos fretes do assucar e alcool, bem como que fizeram as reduções ao seu alcance, e mais ou menos correspondentes às do Lloyd Brasileiro e Great Western, os alvarengueiros e carroceiros” [*Mensagem do Governador de Pernambuco Sigismundo Antonio Gonçalves* (19.12.1905)].

Todavia, o benefício de tal iniciativa, de redução de impostos e custos de transportes, parece não ter se prolongado até 1907, quando a companhia teve retração da carga transportada, da receita e do lucro de, respectivamente, 16%, 11% e 12%.

No período posterior, porém, de 1908 a 1910, ela voltou a apresentar recuperação e prosperidade econômica, com as taxas de crescimento ao ano da carga e dos passageiros transportados atingindo em média 13% e 0,59%, respectivamente. Nessa fase, a Great Western passou por três anos consecutivos de expansão da movimentação de cargas. Embora a tendência da receita também tenha sido de alta nessa fase, a taxa de crescimento sofreu forte redução em 1910, quando caiu para 1,80%, cerca de 13 pontos percentuais abaixo da taxa alcançada no ano anterior. Nesse mesmo ano, a taxa de crescimento do lucro caiu para 8%, quando em 1909 havia atingido 23%. A recuperação do preço do açúcar após o Convênio Assucareiro – mencionada pelo governador Sigismundo Antonio Gonçalves na Mensagem de 1908 – exerceu, certamente, um impacto positivo sobre o desempenho da companhia nesse período.

A primeira década do século 20 foi de bons resultados para a viação férrea administrada pela Great Western, com os resultados líquidos apresentando crescimento médio de 61% ao ano. O volume de mercadorias e o número de passageiros alcançaram crescimento médio de, respectivamente, 7% e 1,29% ao ano. O período entre 1902 e 1905 foi o de melhor desempenho, com variação média do lucro de 129% ao ano. Na segunda fase, de 1906 a 1910, o crescimento médio do lucro caiu para 6% ao ano.

Na segunda década do século 20, a Great Western enfrentou grandes problemas financeiros, especialmente a partir do período da Guerra de 1914/18.



Em 1919, o agravamento da situação financeira levou a companhia a realizar um empréstimo, no valor de 10.000:000\$000, para manutenção e ampliação de material rodante e via permanente, a ser pago com 10% da receita bruta da rede nos anos posteriores.

As dificuldades enfrentadas nesse período provocaram a revisão do contrato de arrendamento de 1920, objetivando a criação de condições favoráveis para que fosse melhorada a situação financeira da companhia. Entre as principais mudanças implementadas por esse novo contrato estavam a redução da quota de arrendamento para 4% da receita bruta de 15:800\$000 por quilômetro de linha e 10% sobre a receita adicional, o que representava uma redução de 15% da receita bruta da companhia para cerca de 5%, e a desobrigação de concluir alguns trechos estabelecidos no contrato anterior. No início dessa década, porém, ela teve um bom desempenho. Após apresentar declínio em 1911, passou por três anos de expansão, entre 1912 e 1914, e a partir de então enfrentou vários momentos de dificuldades até 1921.

Em 1915, a companhia apresentou forte queda nas atividades operacionais e nos fluxos financeiros, com a carga transportada, a receita e o lucro caindo, respectivamente, 24%, 14% e 68%. A partir desse ano, porém, verificou-se a recuperação do transporte de mercadorias e de passageiros até ao final da década, com a taxa de crescimento médio ao ano alcançando, respectivamente, 3% e 1,52% entre 1916 e 1920. Todavia, em termos financeiros a companhia ainda enfrentou dificuldades em 1918 e 1920, quando a variação de seus resultados líquidos alcançou -59,26% e -59,39%.<sup>7</sup>

Na mensagem de 1916, por exemplo, o governador de Pernambuco Manoel Antonio Pereira Borba mostrava como os efeitos depressivos da guerra e da seca exerciam forte impacto negativo sobre a economia estadual nesse período:

“A crise produzida em todos os ramos da actividade pelos graves acontecimentos que se desenrolaram na Europa, reflectia de modo sensível sobre as industrias do Estado, attenta a conhecida circumstancia de ser principalmente nos centros daquelle continente que ellas buscam os seus elementos de vida, quer com a importação de machinismos e accessorios indispensaveis á montagem das fabricas, quer com a aquisição da materia prima necessaria a alguns productos” [*Mensagem do Governador de Pernambuco Manoel Antonio Pereira Borba* (06.03.1916, p. 9)].

“Continuaram, durante o exercicio passado e primeiro semestre do corrente, as causas geraes que veem concorrido para a melindrosa situação economico-financeira em que se encontra o nosso paiz. No Estado essa situação é ainda aggravada

<sup>7</sup> *Sobre as dificuldades enfrentadas pela Great Western no período da Primeira Grande Guerra, ver, por exemplo, as mensagens dos governadores de Pernambuco desse período e Pinto (1949).*

pelos excessivos rigores da estiagem, que reduziram extraordinariamente a produção, trazendo como consequencia grande alta nos preços dos generos de primeira necessidade, o que tornou verdadeiramente afflictivas as condições do proletariado. Aqui na capital a paralyzação de obras importantes, como as do porto, e a redução de muitas outras, teem posto ao desemprego elevado numero de operarios; e do interior, constantemente, reclamam os nossos patricios sertanejos por auxilios que possam attenuar os terriveis effeitos do flagelo que assola os sertões. Attendendo a esses pedidos, tenho para ali enviado sementes, sempre que algumas chuvas permittem esperanças de melhores tempos para aquella zona” [*Mensagem do Governador de Pernambuco Manoel Antonio Pereira Borba* (06.03.1916, p. 40)].

Em 1921, o péssimo desempenho da companhia evidenciava os limites da revisão do contrato de arrendamento para reverter a tendência de dificuldades financeiras dos últimos anos. O considerável crescimento da receita nesse ano, de 36%, estimulado pelo aumento do tráfego de mercadorias, não foi suficiente para garantir a melhora do lucro. O peso dos encargos financeiros (constituído por quotas de arrendamento e fiscalização mais o pagamento da segunda parcela do empréstimo de 1919) na despesa total aumentou ainda mais nesse ano, anulando os possíveis ganhos em virtude do aumento de tráfego de mercadorias e contribuindo para a queda do resultado líquido pelo segundo ano consecutivo.

Nessa fase, a companhia conviveu com um ciclo vicioso gerado pelos efeitos negativos da defasagem dos reajustes das tarifas ferroviárias, em relação aos preços internos e ao câmbio, que comprometiam os resultados financeiros, limitavam a manutenção e a ampliação do material rodante e a via permanente e impediam o aumento da carga transportada. Tal situação levou a Great Western a contrair outro empréstimo junto ao governo central, para fazer frente às necessidades das atividades operacionais, e a assumir novos encargos financeiros que comprometeriam ainda mais seu desempenho financeiro na década.

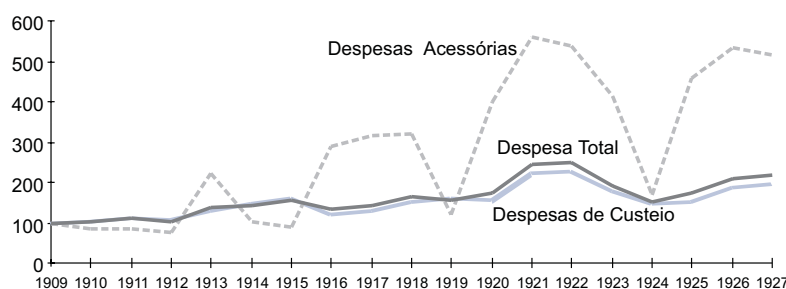
O aumento significativo das quotas de arrendamento e a elevação dos encargos financeiros, em função dos empréstimos contraídos em 1919 e 1924, quase que triplicaram a participação das despesas acessórias na despesa total da companhia, com a participação média passando de 6% entre 1909 e 1915 para 17% entre 1924 e 1927 (ver Gráfico 11). Entre 1902 e 1919, as despesas acessórias eram constituídas pelas quotas de arrendamento e fiscalização. A partir de 1920, os encargos financeiros dos empréstimos também passaram a fazer parte dessas despesas.

Assim, o desempenho operacional da companhia passou a ficar comprometido constantemente pelos encargos financeiros dos empréstimos contraídos. O bom resultado das exportações, proporcionando, inclusive, a melhora

GRÁFICO 11

**Great Western: Comportamento da Despesa Total, de Custeio e Acessória – 1909/27**

(Número Índice – Base: 1909 = 100)



Fontes: Gráfico elaborado a partir de dados apresentados em Brasil, Ministério da Agricultura (1881-1892) e Diretoria Geral de Estatísticas (1893-1909 e 1910-1937).

da situação financeira do estado, já não era suficiente para reverter a sua difícil situação. Por exemplo, em 1921, ano de dificuldades para a rede ferroviária, foi um período de aumento das receitas públicas. O governador de Pernambuco José Rufino Bezerra Cavalcanti, na mensagem de 1921, destacava que o impacto positivo das exportações estaduais havia sido determinante para melhorar a situação das finanças públicas:

“Não devemos, porém, estar tranquilos sobre o futuro de nossas finanças, porque toda a prosperidade origina-se do accrescimento de receita determinado pela grande valorização de nossa exportação.

Para bem orientar-nos sobre as nossas finanças bastará que nos lembremos de que, voltada a normalidade dos preços do assucar e algodão, teremos a receita dos impostos de exportação produzindo, como antes da guerra, apenas quatro mil contos, o que provocará em nosso orçamento um deficit irreparavel de igual quantia. Eis porque, conhecendo esses sobressaltos a que se acham sujeitas as nossas rendas e querendo dar-lhes a devida estabilidade, eu vos lembro a supressão do alludido imposto de exportação e, com ella, o resgate da divida externa, os dois maiores factores de imprevistos em nossa vida financeira” [Mensagem do Governador de Pernambuco José Rufino Bezerra Cavalcanti (06.03.1921, p. 12)].

Os efeitos negativos da desvalorização cambial, associado à defasagem do reajuste das tarifas, sobre o desempenho da Great Western foram bem retratados no relatório da Diretoria Geral de Estatísticas de 1922. A análise das dificuldades da companhia no início dos anos 20 mostrava que a revisão do contrato de arrendamento, estabelecido pelo Decreto 14.326, de 24 de

agosto de 1920, que previa a redução da quota de arrendamento, não havia provocado o impacto esperado:

“Pensou-se com esse contracto e com um augmento de tarifas collocar a Companhia em situação de poder melhorar as condições de segurança de suas linhas, attender da necessidade do trafego e satisfazer, pelo menos, os pagamentos dos seus debenturistas, deixando, aos respectivos accionistas melhores perspectivas no futuro; o que seria bastante para levantar o credito da Companhia.

Estas esperanças, talvez, se tivessem realizado, não fosse a imprevista e persistente desvalorização de nossa moeda, e ainda o conseqüente encarecimento dos materiaes importados para o custeio da estrada, que veio agravar a situação da Companhia em relação aos seus credores, já não falando nos accionistas.

A esta causa principal veio juntar-se tambem o mal proveniente do Governo não ter tornado effectivo o ultimo augmento de tarifas concedido á Companhia, deixando este facto a impressão de que o Governo não ousava, em face de resistencias locais, attenuar, embora em pequena escala, os desastrosos effeitos da baixa cambial, por meio da elevação das tarifas” (p. 177).

A defasagem das tarifas ferroviárias em relação aos outros preços da economia era um problema que constantemente comprometia os resultados da companhia. O reajuste das tarifas estabelecido em 1924, por exemplo, com uma variação média de 117% em relação às que vigoravam em 1914, apresentada no relatório da Diretoria Geral de Estatísticas de 1924, ficava bem abaixo da variação dos preços medida pelo deflator implícito do PIB do país para o mesmo período, de 179%. A defasagem das tarifas em relação ao câmbio e aos preços internos pode ser observada na Tabela 12, especialmente entre os anos de 1919 e 1940.

Apesar das obras realizadas com o empréstimo de 1919, a rede de viação ainda apresentava condições de operação muito precárias no início dos anos 20. O relatório da Diretoria Geral de Estatísticas de 1921, por exemplo, mencionava que haviam ocorrido 867 descarrilamentos naquele ano, en-

TABELA 12

**Tarifas, Custo de Vida e Taxa de Câmbio – 1908, 1919 e 1941**

(Número Índice – 1908 = 100)

TARIFA PARA t/km	1908	1919	1941
Açúcar	100	150	272
Algodão	100	150	333
Deflator do PIB	100	152	294
Taxa de Câmbio Implícita	100	116	500

Fontes: *Condições Regulamentares, Tarifas e Classificações das Mercadorias da TGWBR (vários anos) e IBGE (1990).*

quanto o relatório de 1922 estimava que cerca de 31% dos dormentes estavam em condições ruins.

Entre 1922 e 1925, a companhia voltou a alcançar resultados positivos, embora tenha enfrentado quedas da produção agrícola e dificuldades para manter suas linhas férreas em boas condições de operação. A contenção das despesas nos três primeiros anos, compensando a queda da receita no mesmo período, permitiu o início de uma nova fase de recuperação dos resultados financeiros. Nesse período, a Great Western administrava uma rede de viação com extensão de 1.617 km de linhas férreas e um material rodante constituído pelos seguintes itens: 173 locomotivas, 228 carros e 2.445 vagões, contando ainda com nove automóveis de linha e 186 *trollys*. Em 1922, o gasto com combustível alcançou 5.065:043\$520, cerca de 25% da despesa de custeio e 10 pontos percentuais acima da participação alcançada em 1893. Em 1923, a longa estiagem observada no estado provocou efeitos negativos sobre as lavouras de cana-de-açúcar e algodão e afetou o desempenho da ferrovia. Na mensagem de 1924 o governador de Pernambuco Sergio Loreto alertava para as dificuldades enfrentadas por tais lavouras:

“Infelizmente as irregularidades do inverno passado e a falta de boas sementes impediram que o volume da safra actual, correspondesse, aos esforços dos plantadores de algodão que, estimulados por preços altamente remuneradores, aumentaram suas culturas.

A safra actual é, infelizmente bem menor em vista da longa estiagem, que, desde de Setembro, vem prejudicando os canaviaes” [*Mensagem do Governador de Pernambuco Sergio T. Lins de B. Loreto* (06.03.1924, p. 47-48)].

Na mesma mensagem, o governador mostrava ainda que tal situação de dificuldades enfrentada pela companhia não havia sofrido grandes alterações. Conforme se pode ver na citação a seguir, ele relatava que as estradas de ferro administradas pela Great Western encontravam-se em condições operacionais precárias e que o novo empréstimo contratado de 13 mil contos não deveria ser suficiente para a superação dos problemas por ela enfrentados:

“Em minha ultima mensagem expuz em largos traços a situação dos nossos transportes ferro-viários, dos quaes, é, por assim dizer, quasi unica detentora a Great Western of Brazil Railways C.º, na qualidade de arrendatario da rêde de estradas da União.

Disse-vos do estado de longa paralização do serviço de novas construcções de linha e da defficiencia de material rodante, provocadas pela precarissima situação financeira daquella Empreza, gravada no ultimo periodo administrativo por um deficit de Rs 6.200:000\$000.

Transportando semanalmente 3 a 4 milhões em media de passageiros e um milhão e meio de mercadorias, facil é comprehender como, constituindo por esse mesmo

motivo um importante factor na vida economica do Estado, é immenso o prejuizo decorrente, para o publico em geral, do estado de quasi decadencia em que se encontram os serviços da companhia.

Dos entendimentos entre esta e o Governo da União, e após reiterados appellos do Governo e das classes conservadoras do Estado, providenciou-se para a concessão de um credito de 13 mil contos de réis destinado ao fornecimento à Great Western de novo material rodante e de outros materiaes para reparação do existente e de sua via permanente, cuja entrega se verificará no próximo mez de Agosto.

Infelizmente essa providencia não soluciona definitivamente a lastimavel situação dos nossos transportes ferro-viarios, na imminencia cada vez mais accentuada de completa paralização” [*Mensagem do Governador de Pernambuco Sergio T. Lins de B. Loreto* (06.03.1924, p. 39)].

Em 1924, porém, a forte contenção da despesa, provocando uma queda de 10 pontos percentuais superior à redução apresentada pela receita, proporcionou o expressivo aumento de 782% do resultado líquido da companhia.

A partir de 1925, seu lucro voltou a apresentar tendência de queda por três anos consecutivos, com a variação anual alcançando 44%, -24% e -62%. A recuperação das atividades operacionais nessa fase não proporcionou a elevação dos lucros. No primeiro ano, a recuperação da receita não foi suficiente para superar o crescimento da despesa e, nos dois anos seguintes (1926 e 1927), o crescimento do transporte de mercadorias, por dois anos, e o aumento do tráfego de passageiros, em 1926, não produziram os resultados esperados.

A queda significativa do valor das exportações estaduais nessa fase contribuiu para deprimir a economia estadual e piorar o desempenho da companhia. A retração das vendas externas chegou a comprometer, inclusive, as finanças do estado, como foi assinalado pelo governador Estacio de Albuquerque Coimbra, na mensagem de 1927, quando mencionava que a crise das exportações estaduais era uma das principais causas das dificuldades enfrentadas pelas finanças públicas:

“Assoberbou o Estado uma crise de Thesouraria oriunda de um lado da diminuição das arrecadações determinadas pela depreciação dos nossos produtos de exportação, e do outro pelo adiantamento feito pelo Thesouro ás obras complementares do porto” [*Mensagem do Governador de Pernambuco Estacio de Albuquerque Coimbra* (06.03.1927, p. 29)].

No período 1927/32, as exportações estaduais apresentaram queda em termos de valor apenas em 1927 e em 1930, enquanto os outros anos foram de expansão (ver Tabelas 13 e 14). Nessa fase, o desempenho do resultado

TABELA 13

**Pernambuco: Exportações – 1926/32**

(Número Índice – Base 1926 = 100)

ANO	TOTAL		VENDAS PARA OUTROS PAÍSES		VENDAS PARA OUTROS ESTADOS	
	Quantum	Valor	Quantum	Valor	Quantum	Valor
1926	100	100	100	100	100	100
1927	101	75	96	74	129	81
1928	104	101	106	106	97	79
1929	138	117	142	122	113	98
1930	–	109	–	–	–	–
1931	–	117	–	–	–	–
1932	–	123	–	–	–	–

Fontes: Mensagem do Governador de Pernambuco Estacio de Albuquerque Coimbra (03.04.1930) e Exposição do Interventor Federal Carlos de Lima Cavalcanti (1933).

Obs.: Os valores originalmente em mil-réis foram deflacionados pelo índice de preços das exportações brasileiras apresentado em Goldsmith (1986).

líquido da companhia foi semelhante ao apresentado pelo valor das exportações de açúcar e algodão até 1930.

Em 1927, a redução das exportações foi mais intensa nas vendas para outros países, verificando-se queda na quantidade e no valor exportado. A receita desse destino de vendas caiu 26% em relação ao valor de 1926. Em termos de bens, a queda foi mais intensa entre os produtos derivados da lavoura da cana, com o valor das exportações de açúcar e álcool caindo, respectivamente, 33% e 72% em relação aos valores alcançados em 1926. Nesse período de dificuldades, os produtos derivados da lavoura de algodão apresentaram aumento do volume de vendas. O crescimento de 24% na quantidade exportada foi correspondido por um aumento de 18% no valor das vendas externas. Em tecidos de algodão o aumento de 26% no volume exportado foi seguido por uma queda de 1% no valor das vendas em relação a 1926.

Nos dois anos seguintes, 1928 e 1929, a recuperação das atividades operacionais e a melhoria da situação financeira da companhia, estimuladas pela expansão das exportações estaduais, contribuíram para a redução do peso dos encargos financeiros que até então vinham comprometendo o resultado líquido. A queda das exportações para outros estados e das exportações de algodão e álcool foram compensadas pela recuperação das vendas para outros países e pela elevação das exportações de açúcar e tecidos de algodão.

Entre 1930 e 1931, o desempenho da Great Western reverteu para uma tendência de declínio. A carga transportada, após ter apresentado crescimen-

TABELA 14

**Pernambuco: Exportações de Açúcar, Alcool, Algodão e Tecidos de Algodão – 1926/32**

(Número Índice – Base 1926 = 100)

ANO	AÇÚCAR		ÁLCOOL		ALGODÃO		TECIDOS DE ALGODÃO	
	Quantum	Valor	Quantum	Valor	Quantum	Valor	Quantum	Valor
1926	100	100	100	100	100	100	100	100
1927	98	67	99	28	124	118	126	99
1928	107	96	88	47	96	122	122	127
1929	144	114	94	39	126	143	110	151
1930	136	80	–	–	99	121	115	221
1931	106	89	–	–	80	99	184	266
1932	121	108	–	–	48	88	158	243

Fonte: As mesmas da Tabela 13.

to de 23% em 1929, caiu em 1930 e 1931. O transporte de passageiros continuou a trajetória de queda iniciada em 1927, caindo durante esses dois anos. No primeiro ano, a despesa cresceu a uma taxa mais elevada do que a apresentada pela receita e, no segundo ano, ao contrário, a despesa declinou mais lentamente do que a receita.

Em 1930, o resultado da companhia foi influenciado pelo desempenho das exportações estaduais, que caíram 8% em relação ao valor alcançado no ano anterior. Nesse ano, o declínio das vendas externas de açúcar e algodão foi de, respectivamente, 34% e 22% em relação ao ano anterior.

A exposição de Carlos de Lima Cavalcanti, citada a seguir, sobre a conjuntura de 1929 e 1930, mencionava que o aumento expressivo dos preços dos exportáveis em 1929 havia proporcionado o aumento da arrecadação estadual, deixando as finanças públicas em posição mais confortável. Porém, sua análise sobre a conjuntura de 1930 destacava que o declínio das exportações e o período de seca havia contribuído para deprimir a atividade econômica e deteriorar a situação fiscal do estado:

“O ano de 1929 foi realmente excepcional para o Estado permitindo uma arrecadação quasi 25% acima da que fôra estimada.

Os dois principais produtos de exportação – o açúcar e o algodão – então extremamente valorizados – contribuíram respectivamente, com 158.307:000\$000 e 39.501:936\$000 para a exportação total do Estado, maximos jamais atingidos



em qualquer tempo, de modo que só o imposto de exportação, em 1929, forneceu ao erário publico Rs. 18.208:335\$530.

Acresce, ainda mais, que coincidiu o ano de 1930 com início da seca em todo o nordeste do País, a qual abrangendo mais de 2/3 do território do Estado, desorganizando a vida e a economia dessa região, ali extinguiu toda probabilidade de produção, concorrendo duplamente como um dos fatores predominantes da depressão das rendas públicas” [*Exposição do Interventor Federal em Pernambuco Carlos de Lima Cavalcanti* (1933, p. 13-14)].

Entre 1931 e 1932, verificou-se a expansão do valor total das exportações estaduais. Em termos de produtos, as vendas de açúcar apresentaram recuperação, enquanto as vendas de algodão caíram consecutivamente nesses dois anos. O destaque nessa fase foi a continuação do crescimento expressivo das exportações de tecidos de algodão iniciado em 1928, desempenho que evidenciou a participação crescente desse produto na pauta de exportações estaduais e a conseqüente elevação da importância da transformação industrial e do valor agregado nas exportações de Pernambuco durante a segunda metade dos anos 20. Além desses fatores, a exposição de Carlos de Lima Cavalcanti destacava ainda os efeitos negativos da seca sobre a agricultura pernambucana e especialmente sobre a cultura algodoeira ao longo de 1932, a saber:

“O ano de 1932 pode ser considerado sem contestação, um ano fatídico para a agricultura pernambucana, especialmente para o algodoeiro, pois a sua cultura é mais disseminada nas zonas secas do Estado, a caatinga e o sertão. Ainda estamos sofrendo os efeitos da formidável calamidade. Junte-se a tudo isso o ataque do ‘curuquerê’, reduzindo de 50% as plantações e veremos o que sofreu essa cultura entregue a pequenos agricultores, na sua quase totalidade rotineiros” [*Exposição do Interventor Federal em Pernambuco Carlos de Lima Cavalcanti* (1933, p. 78)].

Entre 1932 e 1935, o aumento do transporte de carga e de passageiros impulsionou o desempenho da Great Western. A taxa de crescimento médio ao ano da receita de 2,42%, enquanto a despesa alcançou variação média de 0,89% ao ano, proporcionou a expansão do lucro a uma taxa média de 23% ao ano na primeira metade dos anos 30.

Nesse período, a política ferroviária da União exerceu uma influência relevante sobre o desempenho da companhia por meio de medidas como: a política nacional de redução dos fretes ferroviários, implantada em 1930 com a perspectiva de elevação da carga transportada e da receita das ferrovias; a redução dos custos de importação de carvão, principal combustível das ferrovias; e a renegociação do pagamento de juros devidos atrasados em troca de novos investimentos em construção de estradas de ferro [cf.

Brasil, Diretoria Geral de Estatísticas (1933, p. 47-48 e 78)].<sup>8</sup> Nessa fase, a Great Western apresentou aumento das receitas em 1930, 1932 e 1933 e queda das despesas em 1931, 1932, 1934 e 1935.

Na segunda metade dos anos 30, a companhia experimentou uma sensível recuperação do desempenho financeiro após a forte queda do resultado líquido observado em 1937. A taxa de variação média do resultado líquido nesses anos foi superior à da primeira metade dos anos 30, alcançando 29,88% ao ano.

Em 1937, a queda da receita de 12,60% associada ao crescimento de 0,67% da despesa provocou uma redução de 70% do resultado líquido. Os fatores de maior importância para tal resultado foram os problemas decorrentes das chuvas e enchentes, que contribuíram para o aumento dos gastos com locomoção de 15% em relação ao ano anterior, e as dificuldades das principais lavouras do estado. Além disso, nesse ano de grandes dificuldades a concorrência do transporte rodoviário era mencionada como mais uma influência negativa sobre a *performance* da companhia. O relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas de 1937 mencionava as seguintes passagens sobre o desempenho da companhia:

“As inundações causaram grandes estragos nas linhas Norte e Sul, provocando interrupções de tráfego e alterações de horário. Foi grande o número de barreiras caídas...

Foram efetuadas em 1937 vários termos de ajuste para o transporte de mercadorias defendendo-se a estrada da concorrência rodoviária...

As enchentes causaram estragos vários. A ponte provisória de Cobé foi mais uma vez destruída sendo depois reconstruída. As pontes de Mulungú, Cachoeira, Pequerí e a sobre o rio Jacú, destruídas em 1936, ainda não foram reconstruídas” [cf. Brasil, Diretoria Geral de Estatísticas (1937, p. 165 e 167)].

O relatório de Agamnenon Magalhães de 1939 mostrava também que a situação da economia pernambucana não havia sido boa em 1937 e informava que, com exceção da cultura do algodão, vários segmentos da economia havia enfrentado problemas. A balança comercial havia sido deficitária,

8 No que se relaciona à abertura de novos créditos, o texto mencionava o seguinte:

“Great Western: abertos pelos Decretos 20.005, de 16 de maio de 1931 e 21.038, de 12 de fevereiro de 1932, os créditos de 5.269:922\$330 e 1.126:220\$400, correspondentes a juros vencidos dos depósitos de que tratam os decretos 14.326 e 14.530, de 24 de agosto e 10 de dezembro de 1920, 5.040, de 26 de outubro de 1926, e 5.796, de 19 de setembro de 1930, foram essas as importâncias destinadas à construção de linhas a cargo da Great Western” [cf. Brasil, Diretoria Geral de Estatísticas (1933, p. 78)].

as lavouras de mandioca e milho e a pecuária encontravam-se em dificuldade e a exploração mineral era muito incipiente, a saber:

“Em 1937 a situação econômica do estado era precária.

A balança comercial... acusava um deficit espantoso, que atingia á soma de 239.000:\$000. A produção canavieira, principal fonte de riqueza do Estado, ressentia-se profundamente, por motivo de irregularidade das chuvas, tendo alcançado na colheita 1937-38, apenas 50% da sua safra comum. É que os processos de lavoura seguidos até então não se precavam contra essas irregularidades climáticas e descuravam o melhoramento do sólo pela pratica intensiva da adubação.

A lavoura da mandioca, em plena decadência. Chegaram a importar no ano de 1937 15.365:000\$000 de farinha para o consumo interno do Estado. A desorganização do mercado que nos anos chuvosos ocasionava a depreciação excessiva dos produtos era indiscutivelmente o principal motivo do desanimo dos plantadores da mandioca que mal plantavam para suas proprias necessidades.

A lavoura do milho, por sua vez, sofrera a desorganização geral do mercado e sobretudo a carência do crédito que motivava o retraimento nas zonas principais de cultivo de cereais e leguminosas, todo êle sob o regime das pequenas propriedades.

A lavoura do algodão somente esta é que se pode dizer ia em prosperidade. Mesmo assim, muitos senões se verificaram e urgia reparar pelo estímulo á produção de melhores tipos do ouro branco para maior crédito dos nossos mercados nas praças importadoras.

A pecuaria praticada no sertão e só raramente na zona da mata, também se achava ameaçada de desaparecimento. No sertão a falência das lavouras pelos motivos acima apontados empobrecendo o fazendeiro impunha a venda do gado, em detrimento do progresso de seus rebanhos. Na zona da mata, o apego dos plantadores de cana á única lavoura que ainda se beneficiava de alguma organização, exigindo pelos metodos rotineiros da lavoura areas imensas, não permitia a reserva de terrenos para a industria pastoril.

No dominio das explorações minerais, a pobreza atual das jazidas até agora descobertas não permitia a Pernambuco grandes recursos em futuro proximo. Somente a descoberta das minas diatornáceas era uma esperança que, entretanto, não se confirmava porque as ditas minas estavam por explorar. O quadro econômico de Pernambuco, enfim, lisongeiros e dos que mais urgentemente exigiam medidas radicais de estímulo e de amparo. Por esse motivo o Govêrno dispensou o maior carinho á Secretaria de Agricultura, determinando-lhe uma reorganização de modo que todas as fontes econômicas do Estado pudessem sentir a sua atuação” [*Relatório do Interventor Federal em Pernambuco Agamenon Magalhães* (1939, p. 17-18)].

Nesse ano, a Great Western administrava uma rede de viação com uma extensão de 1.758,186 km, com destacada participação dos ramais de 540,505 km (cerca de 31% da extensão total da rede), e um material rodante com 161 locomotivas, 202 carros e 2.121 vagões [cf. Brasil, Diretoria Geral de Estatísticas (1937)].

Na segunda metade dos anos 30, o bom desempenho da Great Western foi decorrente da tendência de alta apresentada pela carga transportada e pelo tráfego de passageiros e conseqüentes impactos positivos sobre as receitas, associada à contenção das despesas. Nesse período, as despesas apresentaram variação média anual de 0,30%, enquanto as receitas cresceram a uma taxa média de 3% ao ano a partir de 1938.

#### 4. Considerações Finais

A implantação das primeiras ferrovias no Nordeste a partir de meados do século 19 marcou o início de uma nova era dos meios de transporte na região. Mesmo com uma área de atuação restrita em relação às dimensões territoriais da região, as linhas férreas desempenharam papel relevante no passado do Nordeste brasileiro, tornando mais rápido e seguro o transporte de pessoas e mercadorias. Elas atraíram investidores estrangeiros, investimentos do setor público e inversões de empresários locais, objetivando, principalmente, o atendimento das áreas produtoras de exportáveis.

O estudo sobre o desempenho econômico-financeiro da Great Western mostrou que os seus resultados foram positivos ao longo de quase todo o período em análise. Eles foram influenciados pelas variações cíclicas das lavouras de cana-de-açúcar e algodão, sofrendo ainda impactos negativos de fatores como as defasagens do reajuste das tarifas ferroviárias em relação ao câmbio e aos preços internos e dos encargos financeiros dos empréstimos contraídos.

Além disso, a excessiva especialização em cargas transportadas no sentido interior-capital – constituídas principalmente por exportáveis – foi um fator que contribuiu para a redução das possibilidades de expansão da Great Western. A ausência de uma economia mais diversificada e com elevado poder de consumo no interior da região provocou um baixo fluxo de carga no sentido capital-interior, tornando sua expansão excessivamente dependente das lavouras de exportação.

Por fim, pode-se concluir que o ciclo dos negócios da companhia, influenciado pelo próprio ciclo das lavouras de exportação das áreas atendidas por suas linhas férreas, foi coincidente, em grande parte do período considerado neste estudo, com o ciclo econômico do país.

## Anexo 1. Receita, Despesa e Lucro das Principais Ferrovias Arrendadas pela Great Western a partir de 1901

GRÁFICO A.1

### Estrada de Ferro Recife ao São Francisco: Receita, Despesa e Lucro – 1858/1913

(Número Índice – Base: Média de 1858/60 = 100)

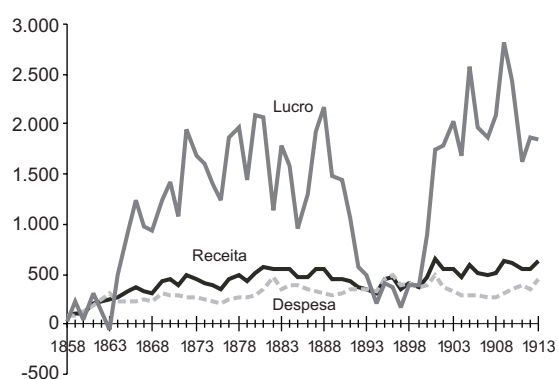


GRÁFICO A.2

### Estrada de Ferro Central de Pernambuco: Receita, Despesa e Lucro – 1885/1913

(Número Índice – Base: Média de 1885/87 = 100)

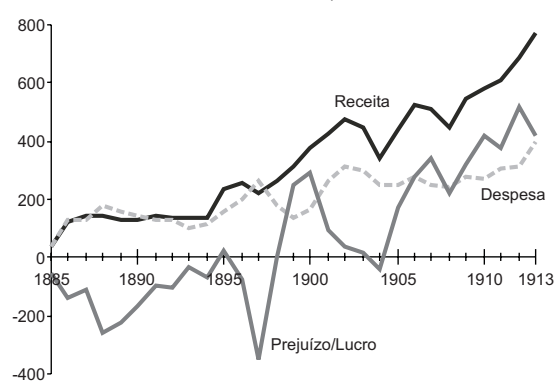


GRÁFICO A.3

**Estrada de Ferro Sul de Pernambuco: Receita, Despesa e Lucro – 1882/1913**

(Número Índice – Base: Média = 1882/84)

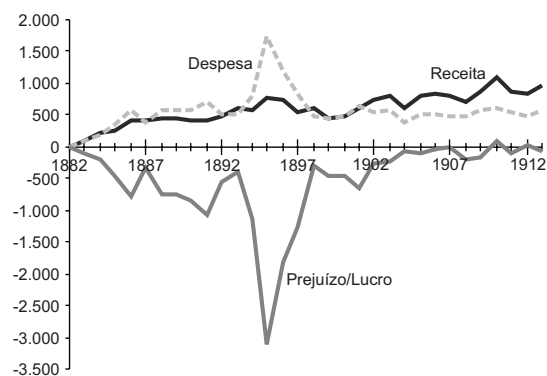


GRÁFICO A.4

**Estrada de Ferro Central de Alagoas: Receita, Despesa e Lucro – 1877/1914**

(Número Índice – Base: Média = 1877/79)

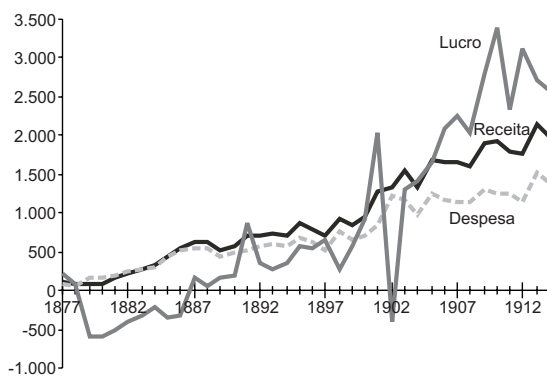


GRÁFICO A.5

**Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz: Receita, Despesa e Lucro – 1877/1913**

(Número Índice – Base: Média = 1877/79)

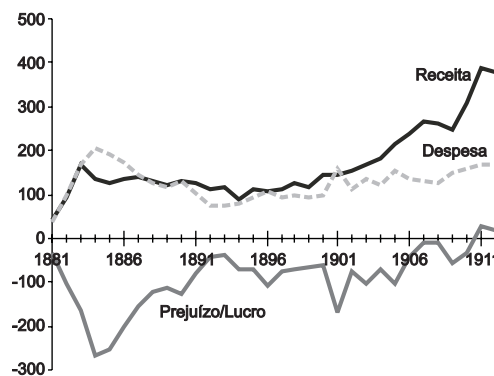
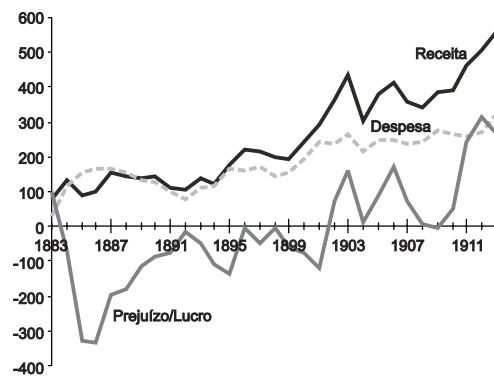


GRÁFICO A.6

**Estrada de Ferro Conde d'Eu: Receita, Despesa e Lucro – 1877/1913**

(Número Índice – Base: Média = 1877/79)



## Anexo 2. Taxas de Crescimento e Fases do Ciclo Econômico – 1883/1940

TABELA A.1

### Fases do Ciclo Econômico: Taxa de Crescimento de Variáveis Econômico-Financeiras da Great Western e do Produto Interno Bruto do Brasil – 1883/1900

(Em % ao Ano)

ANO	RECEITA	DESPESA	LUCRO	VOLUME	NÚMERO DE PASSAGEIROS	PIB REAL
1883	69,05	42,10	426,83	127,09	35,51	0,8
1884	23,45	43,01	-46,55	26,18	87,94	8,9
1885	-40,80	-31,66	-128,31	-28,62	-9,37	-5,5
1886	13,09	-2,15	339,24	3,74	1,21	2,2
1887	27,30	2,06	266,06	72,87	0,47	-1,6
1888	32,19	10,41	89,63	14,87	21,16	-2,0
1889	-22,99	-12,50	-39,10	-9,77	1,66	2,8
1890	7,97	10,33	2,75	2,44	-6,82	11,7
1891	2,34	20,39	-40,42	49,75	47,40	8,1
1892	-11,64	-11,22	-13,64	2,61	78,84	-11,2
1893	18,19	-11,69	165,16	33,17	28,26	-12,8
1894	-0,70	6,47	-12,46	-17,24	-26,15	2,3
1895	18,51	31,67	-7,70	15,32	74,26	21,3
1896	2,99	10,76	-19,08	9,70	15,39	-7,2
1897	-22,14	-7,39	-79,56	-9,93	-24,51	0,8
1898	-4,09	-13,36	159,50	-16,98	-10,10	5,0
1899	10,83	-4,13	98,98	1,99	0,29	0,4
1900	15,81	-5,37	75,91	13,32	11,38	-1,2
Média	7,74	4,32	68,73	16,14	18,16	1,27
Média 1883/90	13,66	7,70	113,82	26,10	16,47	2,16
Média 1891/1900	3,01	1,61	32,67	8,17	19,51	0,55

Fontes: Brasil, Ministério da Agricultura (1866-1892), Diretoria Geral de Estatísticas (1893-1909 e 1910-1937) e Goldsmith (1986).



TABELA A.2

**Fases do Ciclo Econômico: Taxa de Crescimento de Variáveis Econômico-Financeiras da Great Western e do Produto Interno Bruto do Brasil – 1902/40**

(Em % ao Ano)

ANO	RECEITA	DESPESA	LUCRO	VOLUME	NÚMERO DE PASSAGEIROS	PIB REAL
1902	-12,65	-31,71	100,91	-14,63	-9,82	7
1903	8,85	23,25	-20,33	12,35	3,54	0,4
1904	-7,22	14,73	-76,03	-15,25	2,27	0,3
1905	39,84	8,30	513,18	46,86	7,65	2,5
1906	5,08	4,65	6,22	13,68	5,93	4,6
1907	-11,48	-11,20	-12,20	-15,91	0,32	13,9
1908	6,30	7,46	3,23	15,80	0,03	-9,9
1909	14,39	11,17	23,26	10,94	6,22	10,5
1910	1,80	-0,69	7,97	13,23	-4,49	7,3
1911	4,43	10,73	-9,92	22,64	23,66	0,4
1912	-1,89	-7,37	13,48	-0,25	14,28	10,6
1913	23,49	31,78	4,53	17,17	7,61	1,6
1914	6,24	4,77	10,48	5,79	-8,33	1,2
1915	-13,67	6,15	-67,88	-24,44	-14,77	-1,2
1916	-3,59	-12,10	73,29	3,01	1,57	4,4
1917	9,25	7,29	18,25	2,92	1,55	5,6
1918	0,89	15,35	-59,26	2,84	1,52	1,9
1919	4,14	-5,89	122,29	2,76	1,50	5,9
1920	-0,31	11,53	-59,39	2,69	1,48	10,1
1921	35,72	48,32	-136,89	22,65	30,72	1,9
1922	0,11	-1,88	109,56	-6,21	-21,27	7,9
1923	-22,35	-23,14	419,50	-2,43	3,58	8,5
1924	-12,99	-22,49	781,78	3,92	-9,54	1,5
1925	18,97	15,54	44,15	14,68	16,15	0
1926	14,95	21,55	-23,94	-1,28	9,32	5,1
1927	-2,38	3,90	-61,56	-9,59	-3,54	10,9
1928	-18,33	-37,44	468,25	-7,94	-0,94	11,4
1929	-7,13	-7,64	-5,72	22,56	-12,52	1,1
1930	39,80	69,02	-40,42	-9,81	-15,60	-2,1
1931	-6,90	-5,15	-20,55	-31,41	-8,69	-3,3
1932	7,68	-3,20	108,80	17,26	12,52	4,3
1933	6,17	12,16	-19,66	37,18	34,03	8,9
1934	-2,71	-5,29	12,79	1,95	1,23	9,2
1935	-1,45	-0,11	-8,19	1,92	1,21	2,9
1936	14,31	9,71	39,61	1,88	3,77	12,1
1937	-12,60	0,67	-69,95	1,84	-0,97	4,6
1938	2,82	-1,38	63,63	1,81	3,30	4,5
1939	10,67	-4,35	141,62	1,78	6,15	2,5
1940	-0,07	-3,13	10,47	1,75	5,75	-1,1
Média	3,54	3,95	61,68	4,22	2,47	4,31
Média 1902/10	4,99	2,88	60,69	7,45	1,29	4,07
Média 1911/20	2,90	6,22	4,59	3,51	3,01	4,05
Média 1921/30	4,64	6,58	155,47	2,66	-0,36	4,62
Média 1931/40	1,79	-0,01	25,86	3,60	5,83	4,46

Fontes: As mesmas da Tabela A.1.

## Referências Bibliográficas

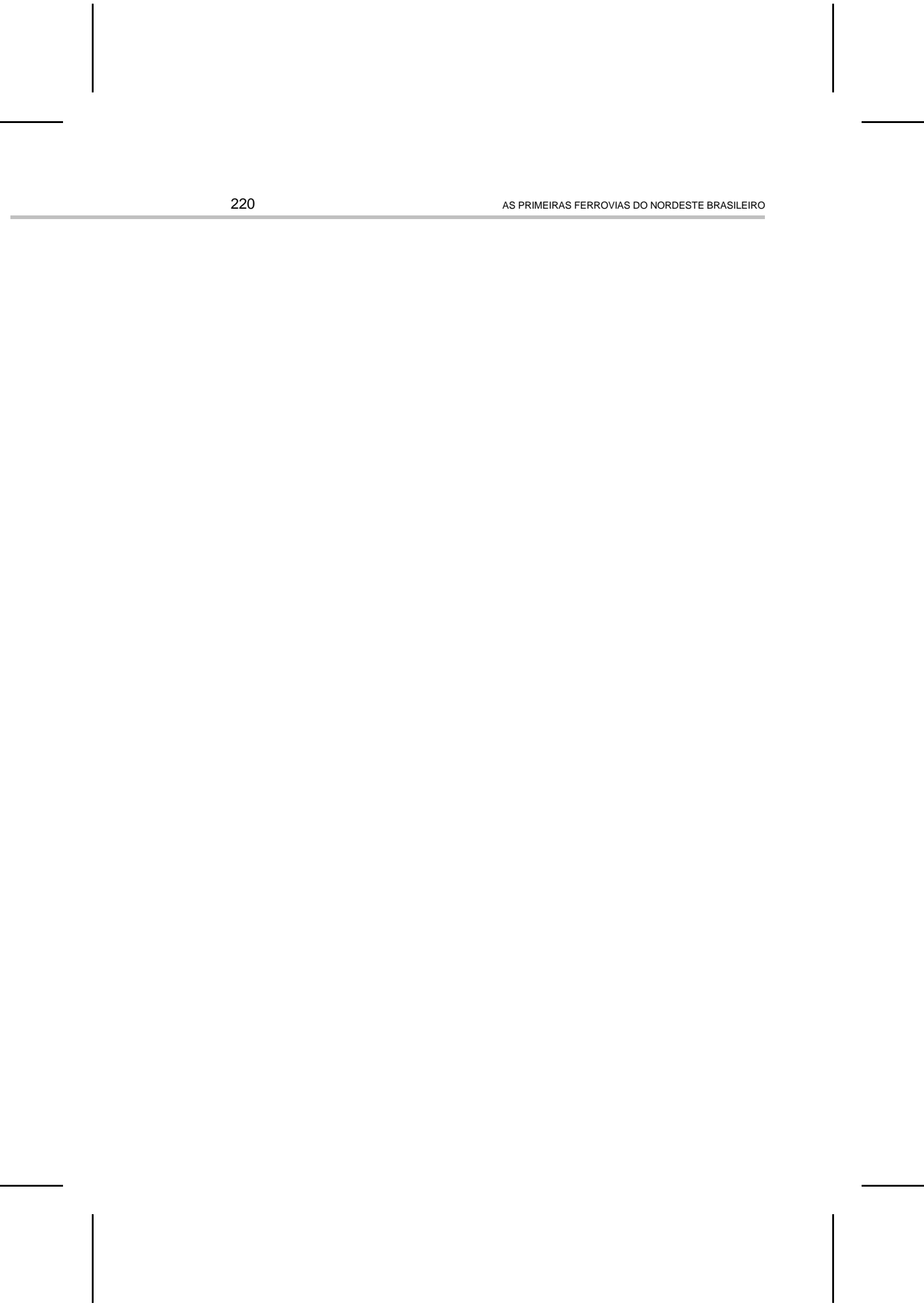
- BRASIL. Diretoria Geral de Estatísticas. *Relatórios apresentados ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, pelo diretor geral*. Rio de Janeiro, 1893-1909.
- \_\_\_\_\_. *Relatórios apresentados ao Ministério da Viação e Obras Públicas, pelo diretor geral*. Rio de Janeiro, 1910-1937.
- BRASIL. Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas. *Relatórios apresentados à assembléa geral*. Rio de Janeiro, 1866-1892.
- BRASIL. Senado Federal. *O Parlamento e a evolução nacional (3ª série, 1871-1889)*. Brasília, 1979.
- CUNHA, Ernesto Antônio Lassance. *Estudo descritivo da viação férrea no Brasil*. Organizado pela Comissão Central de Estudos e Construção de Estradas de Ferro. Rio de Janeiro, 1909.
- EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- FISHLOW, Albert. *American railroads and the transformation of the ante-bellum economy*. 2ª ed.; Harvard University Press, 1971.
- GOLDSMITH, Raymond W. *Desenvolvimento financeiro sob um século de inflação, 1850-1984*. São Paulo: Editora Harper & Row, 1986.
- GOULART, José Alípio. *Transformação nos engenhos de açúcar*. Rio de Janeiro, 1959.
- GREAT WESTERN RAILWAY. *Condições regulamentares, tarifas e classificações das mercadorias da The Great Western of Brazil Railway Co. Ltd*. Recife, 1906, 1919 e 1941.
- IBGE. *Estatísticas históricas do Brasil, 1550 a 1985*. Rio de Janeiro, 1990.
- NORTH, Douglas C. *Growth and welfare in the American past: a new economic history*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall, 1966.
- PERNAMBUCO. *Relatórios, falas e mensagens do governador do Estado de Pernambuco*. Recife: várias editoras, período entre 1881 e 1940.
- PESSOA JUNIOR, Cyro Diocleciano Ribeiro. *Estudo descritivo das estradas de ferro do Brasil, precedido da respectiva legislação*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.

PINTO, Estevão. *História de uma estrada de ferro do Nordeste*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1949.

RIPPY, J. F. Early British investment in Latin American Republics. *Inter-American Economic Affairs*, Estados Unidos, v. 6, n. 1, p. 40-51, Summer 1952a.

\_\_\_\_\_. A century and a quarter of British investment in Brazil. *Inter-American Economic Affairs*, Estados Unidos, v. 6, n. 1, p. 83-92, Summer 1952b.

SIQUEIRA, Tagore Villarim de. *Expansão e estagnação do transporte ferroviário no Nordeste brasileiro no período 1858-1940*. Recife (PE): CME/Pimes, 1991 (Tese de Mestrado).



—

—

—

—